

FACULDADE DE ARQUITETURA  
UNIVERSIDADE DE LISBOA

# FOZ DA SAUDE

REABILITAÇÃO DA ESTAÇÃO FERRO-FLUVIAL DO BARREIRO



Tiago Lopes Mealha

(Licenciado)

Projeto Final de Mestrado para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura de Interiores  
e Reabilitação do Edificado

Orientação Científica:

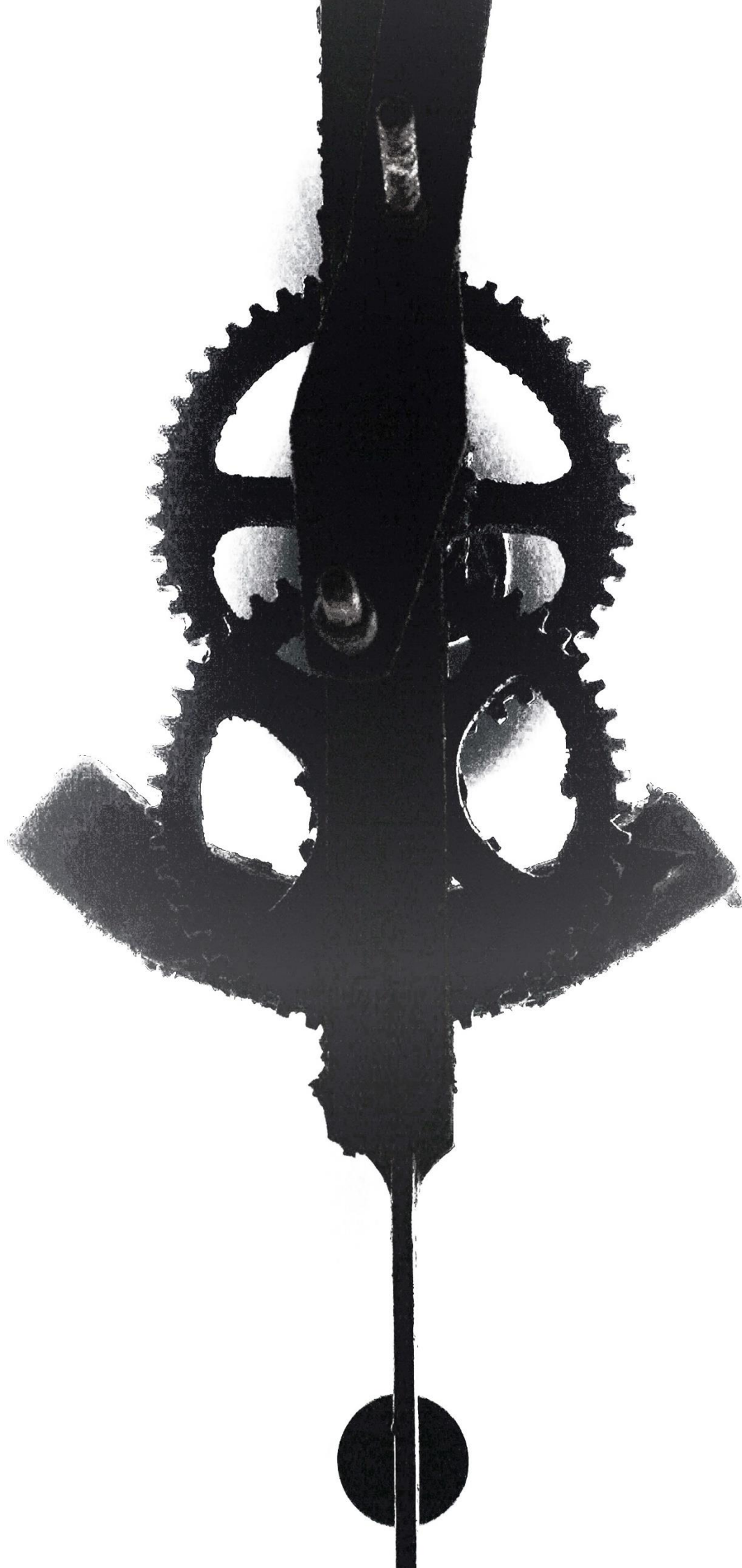
Professora Doutora Maria Dulce Loução

Professora Doutora Maria da Graça Moreira

Lisboa, Novembro de 2017









Título | Foz da Saudade, Reabilitação da Estação Ferro-Fluvial

Discente | Tiago Lopes Mealha

Equipa de orientação:

Orientador Científico | Professora Maria Dulce Loução

Orientador Científico | Professora Maria da Graça Moreira

## **R E S U M O**

Desde os tempos antigos que o Barreiro se afirmou como um Pólo de produção Proto industrial, e mais tarde, industrial. O conhecimento e saber tecnológico são dois pontos caracterizantes do homem desta região. Contudo a chegada da industrialização, tal como aconteceu com as grandes cidades europeias que foram industrializadas, trouxe consigo grandes transformações, a todos os níveis, de uma forma e rapidez nunca antes vista. O principal catalisador destas transformações da cidade foi o comboio.

Invenção de arquitetos e engenheiros, moldadas pela ânsia de modernidade característica do século XIX, as estações ferroviárias tornam-se neste momento lugares de maior importância. Lugares consagrados ao culto de uma dinâmica urbana entre a unificação da hora imposta pelo comboio e o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias a um ritmo inaudito. Encurtando distâncias e alterando a relação entre o espaço e o tempo. Tornam-se símbolos emblemáticos dos novos tempos, símbolos de uma sociedade em franco crescimento industrial, cosmopolita, fascinada pela arquitetura do ferro e do vidro e pela ideia de progresso.

Localizada num sítio de particular relevância, dentro da foz do rio Coia, a estação ferro-fluvial do Barreiro ganha o significado específico de ser a porta de entrada e saída da cidade e terminal da linha do sul, fazendo ligação ferroviária com o sul do país e a ligação fluvial com Lisboa. Foi por este motivo o lugar de passagem de todos os ciclos migratórios que se deram desde do final do século XIX até ao fim da era industrial. Este trabalho tem como principal foco a importância do caminho-de-ferro na história da cidade, simbolizado pelo seu vasto património industrial, sendo a estação ferro-fluvial o seu marco de maior importância.

## **P A L A V R A S – C H A V E :**

Património | Estação Ferro-Fluvial | Reabilitação Urbana | Memória | Paisagem natural

Mestrado Integrado em Arquitetura de Interiores e Reabilitação do Edificado

Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Lisboa, Novembro de 2017



Título | Foz da Saudade, Reabilitação da Estação Ferro-Fluvial  
Discente | Tiago Lopes Mealha  
Equipa de orientação:  
Orientador Científico | Professora Maria Dulce Loução  
Orientador Científico | Professora Maria da Graça Moreira

## **A B S T R A C T**

Since old times, Barreiro established itself as a pole for proto-industrial and industrial activities. The technical and cultural knowledge constitutes a characterizing part of the man of this place. However, the advent of industrialization carries with it great transformations, in all levels of society, in a way and speed never seen before. The principal mean for this phenomenon was the arrival of the train.

Invention of architects and engineers, molded by their craving for modernity, characteristic of the nineteen century, the stations became at this time places of great importance. Places consecrated to the cult of an urban dynamic between the unification of the hour imposed by the train, and the boarding and landing of people and goods at a frantic speed. Shortening distances and altering the relationship between space and time. They became symbols of the new age, symbols of a society in industrial development, cosmopolitan, fascinated by the iron and glass architecture, and by the idea of progress.

Located in a place of particular relevance, inside the outfall of the river Coia, the Barreiro Railway-Waterway Station gains a specific meaning: it's the main entrance to the city and the South Line terminal. For this reason, it was the passing point of many migration cycles that occurred from the end of the nineteen century until the end of the Industrial Age. The work presented here has as its main focus the importance of the railways in the history of the city, symbolized by its vast industrial patrimony, being the old Railway-Waterway Station its greatest mark.

## **K E Y – W O R D S :**

Patrimony | Railway Station | Urban Rehabilitation | Memory | Natural Landscape

Mestrado Integrado em Arquitetura de Interiores e Reabilitação do Edifício  
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa  
Lisboa, Novembro de 2017



## **Agradecimentos**

À minha família, pelo apoio e confiança incondicionais e por serem os meus pilares sempre presentes em todos os momentos da minha vida.

Aos professores que contribuíram para a minha formação académica, em particular à Professora Maria Dulce Loução, e à Professora Maria da Graça Moreira.

Um especial agradecimento ao José Encarnação, à Carla Marina e ao Rui Dâmaso.

A todos os meus verdadeiros amigos que tive a sorte de conhecer e que me acompanharam, diretamente ou indiretamente, nesta Odisseia, apoiando-me com a sua amizade, conhecimento e partilha de energia.





# Índice

1. Introdução.....	1
1.1 Objetivos.....	2
1.2 Metodologia.....	3
2. Análise da cidade do Barreiro .....	5
2.1 História moderna do Barreiro .....	7
2.2 O caminho-de-ferro .....	14
2.3 O associativismo no Barreiro .....	20
2.4 O plano de urbanização de 1957 .....	21
2.5 Declínio da indústria .....	24
3. Património e questões patrimoniais .....	27
3.1 Identidade .....	30
3.1.1 A forma da estação.....	31
3.1.2 Experiência do lugar.....	38
3.1.3 O sentido.....	41
4. Considerações para o Projeto .....	44
4.1 Condicionantes ao projeto de reabilitação.....	50
4.1.1 Projeto participativo.....	53
4.2 Projetos de referência .....	61
5. Proposta de reabilitação .....	71
5.1 Ciclovia e entrada para o parque .....	74
5.2 Parque Urbano .....	75
5.3 Hortas comunitárias .....	77
5.4 Ponte pedonal (ligação com Alburrica).....	78
5.5 Novas instalações da C.P e Soflusa.....	79
5.6 Jardim <i>Entre Estações</i> .....	81
5.7 O miradouro.....	83
5.8 Gare.....	83
5.9 A Estação .....	88
6. Conclusão .....	99
7. Bibliografia .....	101
8. Anexos .....	105

## Índice de Imagens

fig. 1 Carta militar nº 442 de 1941 1:125000.....	12
fig. 2, Carta militar nº 442 de 1961- 1:125000.....	12
fig. 3 2009, Carta militar nº 442 de 2009 1:125000.....	13
fig. 4 Carta militar nº 442 de 1992 – 1:125000.....	13
fig. 5 Esquema mostrando o aterro feito dentro do rio e a estação ferro/fluvial.....	19
fig. 6 Esquema mostrando a primeira estação do caminho de ferro e a ponte de madeira que permitia o embarque para o Barco.....	19
fig. 7 Planta de trabalho. Os núcleos residências propostos <b>Fonte:</b> Câmara Municipal do Barreiro (CMB) – Departamento de Planeamento e Ordenamento do Território (DPOT) e Arquivo Histórico do Barreiro .....	23
fig. 8 Pormenores: Relógio, Janelas e Abóbadas.....	
fig. 9 Forma esquemática do edifício de passeios Corpo retangular, alongado, dividido por quadro torres	33
fig. 10 Esquema das abóbodas que suportam a cobertura do terraço.....	33
fig. 11 Terraço da estação .....	34
fig. 12 Diferentes vão que compõem a fachada da estação. ....	34
fig. 13 Fachada exterior da gare.....	35
fig. 14 Vãos do edifício de passageiros, lado da gare.....	35
fig. 15 Relação entre a nova estrutura (lojas) e a fachada da estação .....	36
fig. 16 Gare e cais de embarque ferroviário .....	36
fig. 17 Cadeiro e muralha danificados.....	37
fig. 18 Em cima: Varanda que acedia ao cais de embarque fluvial em baixo: Prespectiva da estação vista desde de Alburrica. ....	37
fig. 19 vista sobre a paisagem de Alburrica.....	39
fig. 20 Abadano da estação, fotografia de Paula Cortes .....	39
fig. 21 sistema de vistas.....	40
fig. 22 vista aérea, relação entre a estação e Alburrica, no pôr-do-sol.....	40
fig. 23 Diferentes pôr-do-sol.....	41
fig. 24 Caminha para a antiga estação, min. 2:46.....	44
fig. 25 Ela esquece o caderno dentro do barco, min. 2:25.....	44
fig. 26 Personagem entra na estação do Terreiro do paço para tomar o Barco para o Barreiro, min. 1:16 .....	44
fig. 27 Acende um cigarro e contemplando a paisagem acalma, min. 6:04 .....	45
fig. 28 Tenta apanhar o comboio na nova estação, min. 4:34.....	45
fig. 29 Não consegue entrar na estação, min. 3:39 .....	45
fig. 30 Fica invisível, min. 6:27 .....	46
fig. 31 Diferentes atmosferas, passagem do tempo, min. 7:25 e 8:22 .....	46
fig. 32 Entra dentro da estação e dirige-se ao terraço do relógio, contempla a paisagem através do Relógio, min. 11:17.....	47
fig. 33 Segunda personagem entra na ação, folheia o caderno, min. 9:04 .....	47
fig. 34: Revê-se nas fotografias do caderno, Recupera a sua identidade, min. 9:34.....	47
fig. 35 OPEN DAY 7.0 Corredor que liga os varios ateliers do edifício, fotografia de Vera Marmelo.....	61
fig. 36 Edifício sede da associação ADAO .....	61
fig. 37 Conferencia - A luta dos ferroviários - à esquerda Armando Sousa Teixeira, à direita José Encarnação persidente do MCSPFB.....	62
fig. 38 Entrevista a Rui Dâmaso dia 13 de Março de 2017.....	62
fig. 39 OUT.FEST 17 concerto no Museu Baía Tejo, Foto de Vera Marmelo .....	62

fig. 40 Debate, em cima a mesa composta, pelo autor, por Jose Encarnação (MCSPFB) e por Carla Marina (Cooperativa Cultural Popular Barreirense) em baixo intervenção da assistência .....	63
fig. 41 Cartaz da Conferência .....	63
fig. 42 Corte longitudinal .....	64
fig. 43 Detalhes das portas de aço. ....	65
fig. 44 planta do piso 0 do projeto do intervenção .....	66
fig. 45 fotos de enquadramento e detalhe do projecto .....	67
fig. 46 cortes construtivos do projectos.....	68
fig. 47 Materialidades detalhes do projecto.....	69
fig. 48 Planta Geral, da proposta, .....	72
fig. 49 Axonometrias Gerais da proposta .....	73
fig. 50 Fotomontagem, entrada para o novo parque urbano .....	74
fig. 51 planta esquemática do parque.....	75
fig. 52 esboços dos elementos que constituem o parque, mobiliário urbano e sistema de iluminação noturna.....	76
fig. 53 render das horta .....	77
fig. 54 axonometria da ponte.....	78
fig. 55 axonometria do novo edifício para as instalações da C.P e Soflusa .....	79
fig. 56 fotomontagem do novo edifício da C.P e Soflusa .....	80
fig. 57 fotomontagem do Jardim Entre Estações.....	81
fig. 58 axonometria e perspectiva do jardim Entre Estações .....	82
fig. 59 desenhos do miradouro.....	83
fig. 60 desenhos do miradouro.....	84
fig. 61 detalhe do novo pavimento da gare.....	85
fig. 62 Axonometria e cortes transversais sobre a gare, mostrando os portões que fecham a mesma .....	86
fig. 63 Plantas da estação e alçado da estação .....	87
fig. 64 Plantas e Corte sobre o centro interpretativo.....	89
fig. 65 axonometria do centro interpretativo .....	90
fig. 66 Renders das salas de exposição.....	91
fig. 67 axonometria da Sala de concertos / exposições temporárias / Bar .....	93
fig. 68 fotomontagem, mostrando os painéis que fecham a sala .....	94
fig. 69 esquemas da estrutura do palco e mesas do bar .....	95
fig. 70 axonometria do Restaurante.....	97
fig. 71 painéis do restaurante.....	98



## 1. Introdução

O tema da reabilitação em arquitetura é profundamente atual e importante, abrangendo conceitos como a identidade e memória de um determinado lugar, ao conciliar o passado, o presente e o futuro. Para que estes conceitos façam sentido e ajudem no ato de projetar, há a necessidade de criar uma consciência para a compreensão arquitetónica dos mesmos, bem como um desenvolvimento de métodos de intervir no edificado existente de valor patrimonial, aliando a conservação do património e possivelmente atribuindo-o uma nova função.

O conceito de património engloba “o conjunto de bens materiais e/ou imateriais que carregam em si a história e herança de um povo e a sua relação com o meio natural.”<sup>1</sup> Deste modo quando se aborda o tema de reabilitação patrimonial, pretende-se conservar o lugar onde o Homem se insere pois este constitui a verdadeira ligação com a sua história e cultura, valores que estão intimamente refletidos no edificado, tornando-o um espelho do contexto cultural e social onde este se insere.

A cidade do Barreiro apresenta um forte pendor industrial, caracterizado pela grande presença fabril e ferroviária. Com a transição para o período pós-industrial, é deixando um grande número de exemplares de arquitetura industrial ferroviária ao abandono. Sendo portadores da identidade que caracteriza a cidade moderna, constituem um reflexo da cultura do Barreiro, carregando em si um valor patrimonial. Um dos exemplos de maior destaque deste tipo de património é a antiga Estação ferro-fluvial do Barreiro, foco principal deste projeto final de mestrado.

Desta forma, o presente documento é dividido em quatro partes. A primeira parte consiste na introdução histórica, social e cultural, em que é analisado a história moderna da cidade do Barreiro para ser possível entender, como o fenómeno da industrialização transformou a cidade, e quais foram os seus impactos sociais.

Na segunda parte é abordado o conceito de património e identidade, para depois ser feita a leitura do sentido do lugar contextualizada, ou seja, qual a experiência que este espaço nos oferece. Este processo de análise ajuda a uma melhor compreensão do lugar para, posteriormente, ser criada uma proposta de projeto responsável.

---

<sup>1</sup> CHOAY, Françoise - Alegoria do Património. Lisboa: Edições 70, Lda., 2008 - página 28.

A terceira serve para apresentar as condicionantes e referências para projeto, que irão dar forma e fundamentar a proposta de projeto de reabilitação.

Na quarta parte deste trabalho é apresentada uma proposta de requalificação urbana e arquitetónica através da criação de um parque urbano que requalifique o vazio deixado pela descativação parcial do núcleo ferroviário. O pretexto para esta requalificação será a proposta de reabilitação da Estação ferro-fluvial do Barreiro, elemento principal deste projeto final de mestrado.

## **1.1 Objetivos**

Com esta dissertação, propõe-se a reabilitação da Antiga Estação Ferro-Fluvial do Barreiro, atualmente descativada, adaptando-a a uma nova funcionalidade. Tratando-se de uma reabilitação, pretende-se chegar a um projeto que vá de encontro às necessidades atuais da cidade e que, sirva de reflexão à questão do abandono do património ferroviário. Pretende-se que esta reabilitação seja feita com vista à revitalização do grande núcleo ferroviário do Barreiro adjacente à antiga estação Ferro-Fluvial. O contexto onde é inserido o objeto de estudo deste trabalho, levanta à partida várias questões: Como reabilitar um edifício inserido nesta situação urbana, marcado por um forte contexto histórico e social, encontrando-se hoje abandonado e desagregado? Como contribuir para enaltecer as qualidades deste património? Que nova funcionalidade atribuir ao edifício? Para responder a estas questões torna-se necessário analisar o contexto histórico e sociocultural do objeto de estudo de forma a verificar os fatores positivos e negativos que o condicionam.

Em síntese, os objetivos aqui desenvolvidos serão:

- Analisar o modo como a cidade do Barreiro evoluiu desde de a industrialização até ao presente;
- Reflexão sobre o conceito de património e identidade;
- Cruzar os conhecimentos adquiridos de forma a dar início ao projeto de reabilitação;
- Desenvolver o projeto de reabilitação da estação relacionando o seu programa com as necessidades da população local, de forma a regenerar este património e a sua envolvente.

## 1.2 Metodologia

Em primeiro lugar, procedeu-se, ao reconhecimento do sítio através de várias visitas ao lugar em diferentes períodos do dia com o fim de experienciar as diferentes atmosferas que o lugar adquire. O registo das visitas foi feito através de fotografias, vídeos, levantamentos e esquiços. Seguidamente, foi feita uma fase de recolha de informação histórica sobre o Barreiro desde do final do século XIX (início da industrialização) até aos dias de hoje recorrendo a mapas, fotografias, pinturas e texto antigos.

Foram analisadas as questões patrimoniais, designadamente as noções de reabilitação em arquitetura, e identidade da arquitetura, de forma a iniciar o processo da leitura do sentido do lugar. Da conclusão desta leitura retirou-se o seu sentido para que fossem criadas as bases para posteriormente delimitar de forma justificada o tipo de intervenção de conservação, reabilitação e de valorização passíveis de serem realizados, sem que se dê a perda da sua identidade. “Só pela apreensão do *Genius Loci* do lugar em estudo, conhecendo portanto a personalidade do lugar, se fica habilitado a agir arquitetonicamente com propriedade, do mesmo modo que o tratamento mais correto de um ser humano depende do conhecimento mais perfeito que se tem da sua personalidade.”<sup>2</sup>.

Foi realizada uma curta-metragem que tem como objetivo a criação de uma narrativa, subjetiva, que mostre em que estado se encontra o *Genius Loci* do lugar.

Foi também feita uma ação participativa com a população, através da realização de uma conferência pública onde foi visionado a curta-metragem acima referida, servindo de pretexto para a iniciação de um debate com a população, no qual foi feito um inquérito aos participantes desta conferência. Ainda dentro do âmbito de projetos participados, procurou-se o diálogo através de entrevistas e conversas, com várias associações que mostram interesse sobre o tema do património ferroviário.

Com base nestes pontos, desenvolveu-se uma proposta de reabilitação para a antiga estação ferroviária bem como a integração do vazio urbano existente da sua envolvente. Por último, apresentaram-se as conclusões sobre o trabalho tentando responder às questões colocadas inicialmente e refletindo sobre os objetivos propostos.

---

<sup>2</sup> ABREU Pedro, À soleira do Infinito, arquitectura e paisagem no lugar de Cancela-a-Velha, pp.4





## 2. Análise da cidade do Barreiro

Neste capítulo será analisado, através de registos históricos, fotografias, pinturas e textos antigos a forma como o Barreiro evoluiu ao longo do tempo, com principal foco na relação entre o caminho-de-ferro e a indústria, e os impactos que esta relação teve no desenvolvimento urbano social e cultural da cidade.

Os nomes dos lugares apresentam-se frequentemente ligados a contextos históricos e geomorfológicos, característicos de cada região. Compondo vestígios do passado que proporcionam explicações sobre os fenómenos relacionados com a história e a ocupação específica de um lugar. Assim é frequente encontrarmos nomes cuja origem esteja nas características singulares do seu território, como a fauna e a flora de determinado sítio.<sup>3</sup>

“Os solos concelhios caracterizam-se pela presença de elementos argilosos, silico-argilosos e aluviões modernas, consoante a percentagem da sua composição, com grande predominância para os primeiros”<sup>4</sup>

O nome Barreiro significa sítio de onde se tira barro e barreira<sup>5</sup>. Nos dias de hoje já não são visíveis estes elementos geológicos que poderiam justificar o nome, devido às grandes transformações urbanas operadas pelo homem, com o advento da industrialização da cidade. Contudo os elementos históricos indicam a presença dessas mesmas barreiras de barro no território assim o nome “Barreiro irá, pois, encontrar-se na natureza de uma zona do seu subsolo ou na disposição do solo em que assentou a povoação”<sup>6</sup>

A cidade do Barreiro localiza-se a cerca de 7 quilómetros a sueste de Lisboa, na margem esquerda do rio Tejo. A cidade e o Concelho fazem parte da bacia hidrográfica do mesmo rio. A cidade assenta na planície onde o rio Coina se encontra com o rio Tejo, o que faz com que esta situação geográfica única permita um sistema de vistas sobre as margens destes rios excecionais. Avista-se, não só Lisboa na outra margem do Tejo, mas também todo o povoado vizinho da margem do Coina, Arrábida, Seixal e Almada.

---

<sup>3</sup> CARMONA Rosalina – Barreiro o lugar e a História, Tipografia Belgráfica, lda , ed. Junta de freguesia do Barreiro, 2009, p17

<sup>4</sup> MELO, Eugénio Freitas Bandeira - Monographia do Concelho do Barreiro, Boletim Geral da Agricultura nº12, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897, p113

<sup>5</sup> COSTA, J.Almeida, SAPAIO e MELO, A. – Dicionario de português, porto editora, Porto, 3ª edição, p. 191

<sup>6</sup> PAIS, Armando da Silva – O Barreiro Antigo e Moderno, Câmara Municipal do Barreiro, 1963, p37

A sua história antiga é marcada pelas atividades ligadas com o cultivo, caracterizada por uma forte presença de quintas agrícolas que compunham o território que se afastava da zona ribeirinha. O outro tipo de atividade caracterizante da região estava relacionada com o rio, como as atividades moageiras e salineiras e ainda hoje se pratica a atividade piscatória, o que fez com que uma comunidade se fixa-se junto da marginal do rio.

O próprio brasão da cidade é composto por uma muleta, embarcação típica da zona, para pesca em alto mar, simbolizando os pescadores. No brasão encontram-se também dois cachos de uvas, simbolizando os agricultores. Representadas assim as duas principais atividades ligadas com a origem do lugar – a pesca e a agricultura.

Este tipo de atividade, característica do meio rural, entrará em rutura no final do século XIX com a chegada da industrialização.

*As obras de arte do **caminho-de-ferro**, nas quais ficou exposto o saber técnico dos engenheiros e o domínio dos novos materiais (ferro, aço, betão), transformaram significativamente a paisagem, tanto rural como urbana, mudança ligada ao impacto visual destas construções, mas também à forma como a rede ferroviária passou a ser um elemento estruturante do território. Nas cidades, o caminho-de-ferro cortou espaços já estabilizados, que tinham sido organizados sem prever este meio de transporte. Assim, a chegada do comboio à cidade desorganizou o espaço urbano, dividindo ou obrigando a alterar ruas e, por vezes, exigindo a demolição de edifícios. Nos arrabaldes, as linhas férreas dividiram campos e o percurso seguido pelo comboio «deixou ver» ao viajante uma paisagem que, na maior parte dos casos era bem distinta daquela que se propunha a quem chegava à cidade pelas antigas estradas. Era e é, normalmente, uma paisagem mais degradada do que a que o visitante vê numa aproximação convencional à cidade em contrapartida, as estações assumiram-se como «portas da cidade» que levaram à construção, sobretudo nas cidades mais importantes, de edifícios de grandes dimensões e com um grande simbolismo arquitetónico.<sup>7</sup>*

---

<sup>7</sup> Ana Cardoso de Matos *Paisagem, Caminho-de-ferro e Património: espaços, estruturas, imagens e narrativas*. In CARDOSO, Isabel Lopes (ed.) *Paisagem Património*, Lisboa, Dafne Editora, 2013, pp.129

## **2.1 História moderna do Barreiro**

Nas seguintes páginas é apresentado de forma gráfica um esquema cronológico onde são dispostos por ordem os principais acontecimentos que levaram ao desenvolvimento industrial do Barreiro, com o objetivo de sistematizar de forma clara e objetiva as diferentes fases da história desta cidade e ajudar a uma melhor compreensão da mesma, na análise escrita posterior.

Revela-se pertinente destacar que a linha cronológica localizada a meio das páginas referentes ao esquema é simbolizada pelos caminhos-de-ferro, invenção protagonista que influenciou em grande escala o desenvolvimento desta história e o tema deste projeto final de mestrado.

Nota: todas as fotografias do esquema a seguir apresentado foram retiradas do arquivo municipal da Câmara Municipal do Barreiro



Inauguração do troço de 54 km desde a primeira estação de caminho-de-ferro no Barreiro até Vendas Novas, trazendo a primeira classe ferroviária para este local. O sítio escolhido para a construção, Vale do Zebro, foi estratégico, pois permitia a ligação fluvial com Lisboa. Início da construção da linha do sul e sueste, esta estação faz aproximar estas regiões da capital.



1861

Instalação da primeira fábrica de cortiça no Barreiro. Com a construção da linha do sul, a cortiça vinda do Alentejo fica mais acessível, originando um crescente número de fábricas perto da estação (rua Miguel Pais).

1865

Sociedade de instrução e recreio Barreirense, também conhecida como os Penicheiros, é a primeira associação fundada no Barreiro



1870

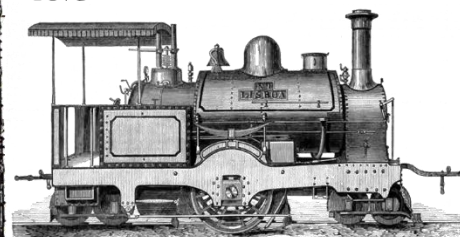


1865

Inauguração da estação de Santa Apolónia em Lisboa, esta estação foi construída com o propósito de ser a linha terminal do Norte e Leste do País, aproximando estas regiões da capital.



1873



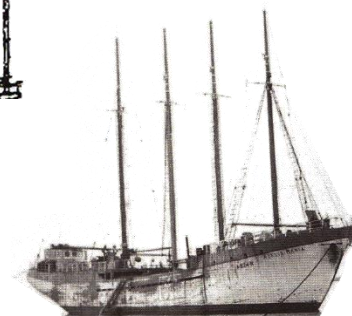
Inauguração do Troço Lisboa-Sintra de 80 km através do Larmanjat, sistema ferroviário monocarril



Muleta do Barreiro

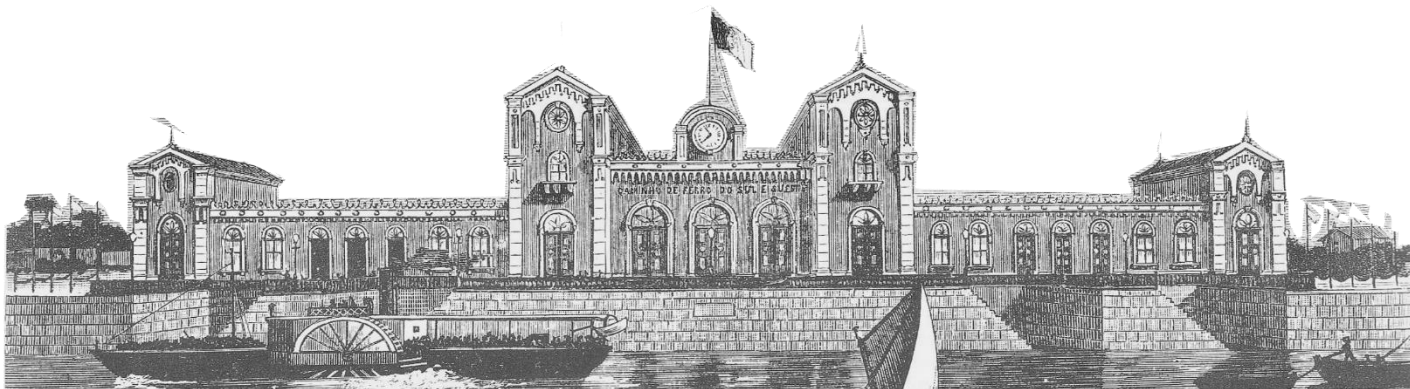


Varino Pestarola



Adjela Maria





Com a forte migração do interior do país para as grandes cidades, houve a necessidade de facilitar o transbordo de passageiros do comboio para o barco. Assim foi construído um aterro de 420 metros dentro do rio, sendo construída uma nova estação, ferro-fluvial, na extremidade desse aterro.



Inauguração da rotunda, ou cocheira das máquinas, alojava até 20 locomotivas a vapor e fazia a manobra de inversão das mesmas

1884



Corpo de bombeiros do sul e sueste, acudiam os muitos acidentes nas grandes obras da ferrovia.



1894



Greve dos ferroviários do Sul, durante 6 dias faz parar quase todos os comboios do país.

1911

1886

Com a vinda do comboio e a consequente aproximação com o interior do país, foram muitos os que passaram pelo Barreiro para apanharem o Barco para Lisboa, ou noutros casos para virem trabalhar para as novas indústrias que começavam a aparecer no Barreiro.



1907



Alfredo da Silva constrói o núcleo industrial da CUF, início da grande era industrial do Barreiro.



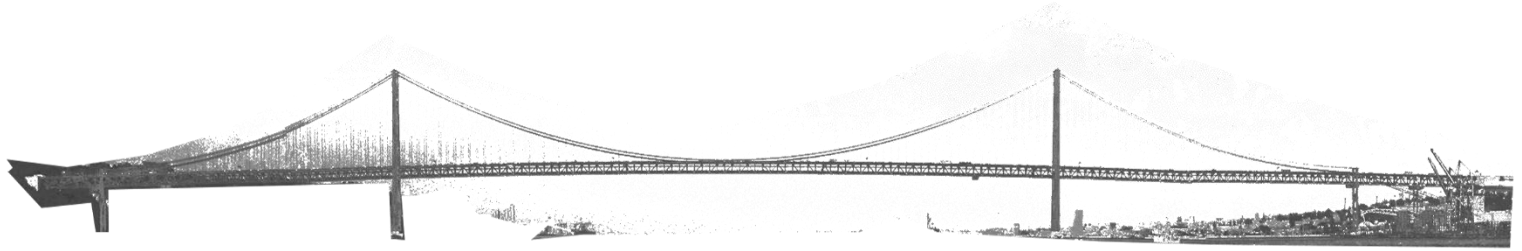
Victória - Vapor



Vapor



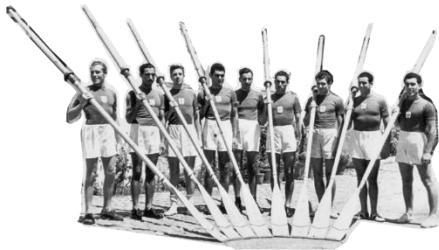
Alentejo - Vapor



Com a inauguração da ponte 25 de Abril cria-se uma nova ligação com Lisboa. Com a construção da via ferroviária na ponte, em 2004, ditou o encerramento da linha terminal do Barreiro. Já não era preciso sair do comboio para apanhar o barco para Lisboa.



Construção do Bairro Ferroviário junto do palácio Coimbra.



Inauguração do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro.

1930



Inauguração da estação do Lavradio

1966



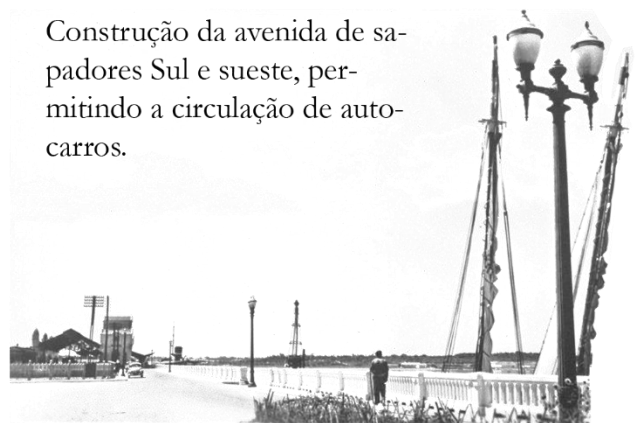
1920



Inauguração do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro.

1935

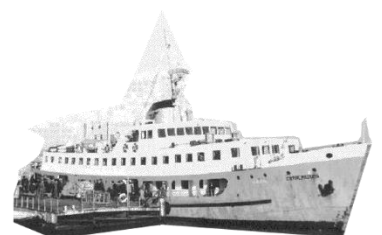
Construção da avenida de sapadores Sul e sueste, permitindo a circulação de autocarros.



Évora – Diesel



Algarve – Diesel



Extremadura – Diesel





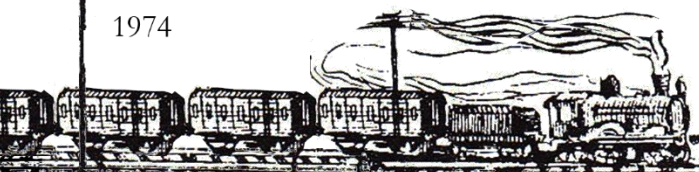
Estado Atual da estação ferro-fluvial, sem linha abandonada e com graves problemas estruturais na cobertura da gare. Por aqui ainda passam aqueles que apanham o barco para Lisboa. Atualmente está em curso a classificação do edifício como património de interesse público.



6 De Maio de 1974 Comissão Democrática Administrativa da Câmara Municipal do Barreiro.



1974



Eletrificação da linha do sul, fez encerrar a antiga estação, para ser construído uma nova a poucas centenas de metros.

2012

2017

Revolução de Abril, põe fim à ditadura portuguesa.

1996



Inauguração do novo cais fluvial do Barreiro, acabando com o antigo transbordo que se fazia na estação ferro-fluvial.



Madragoa – Diesel



São Julião – Diesel *catamaran*



Fernando Pessoa – Diesel *Catamaran*







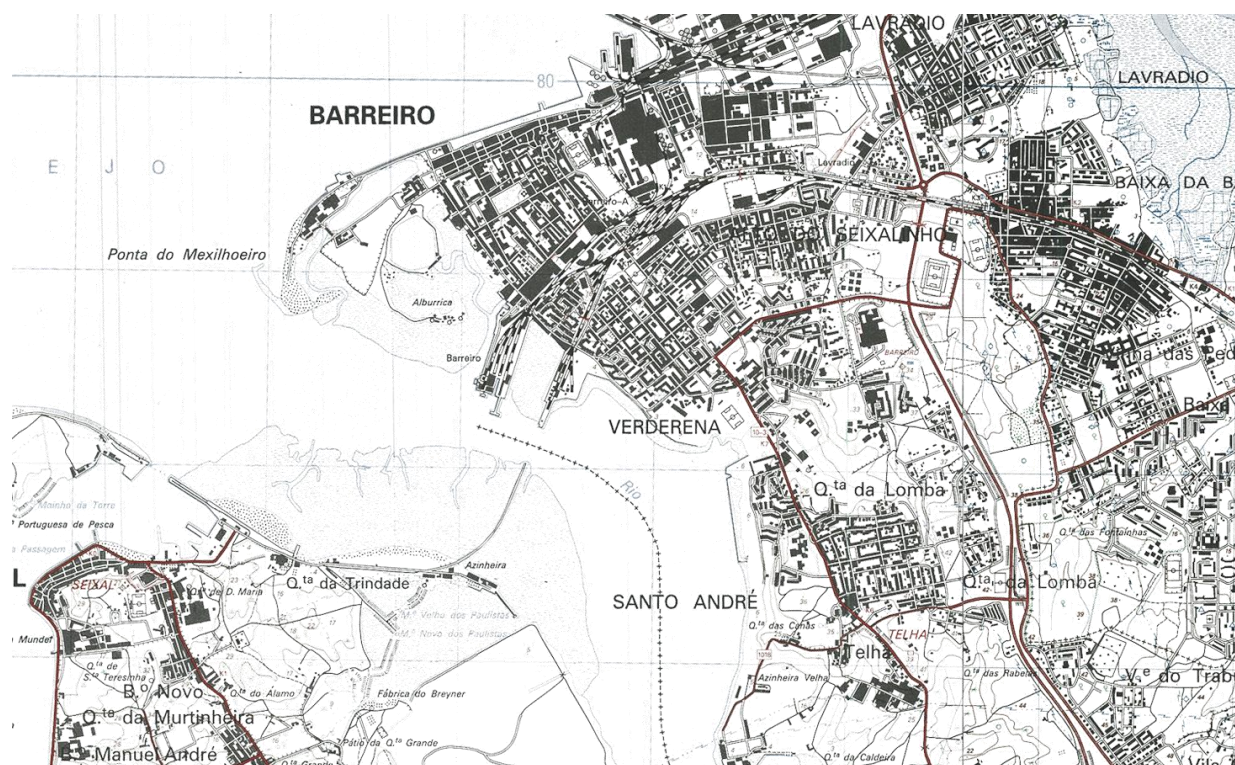


fig. 4 Carta militar nº 442 de 1992 – 1:125000

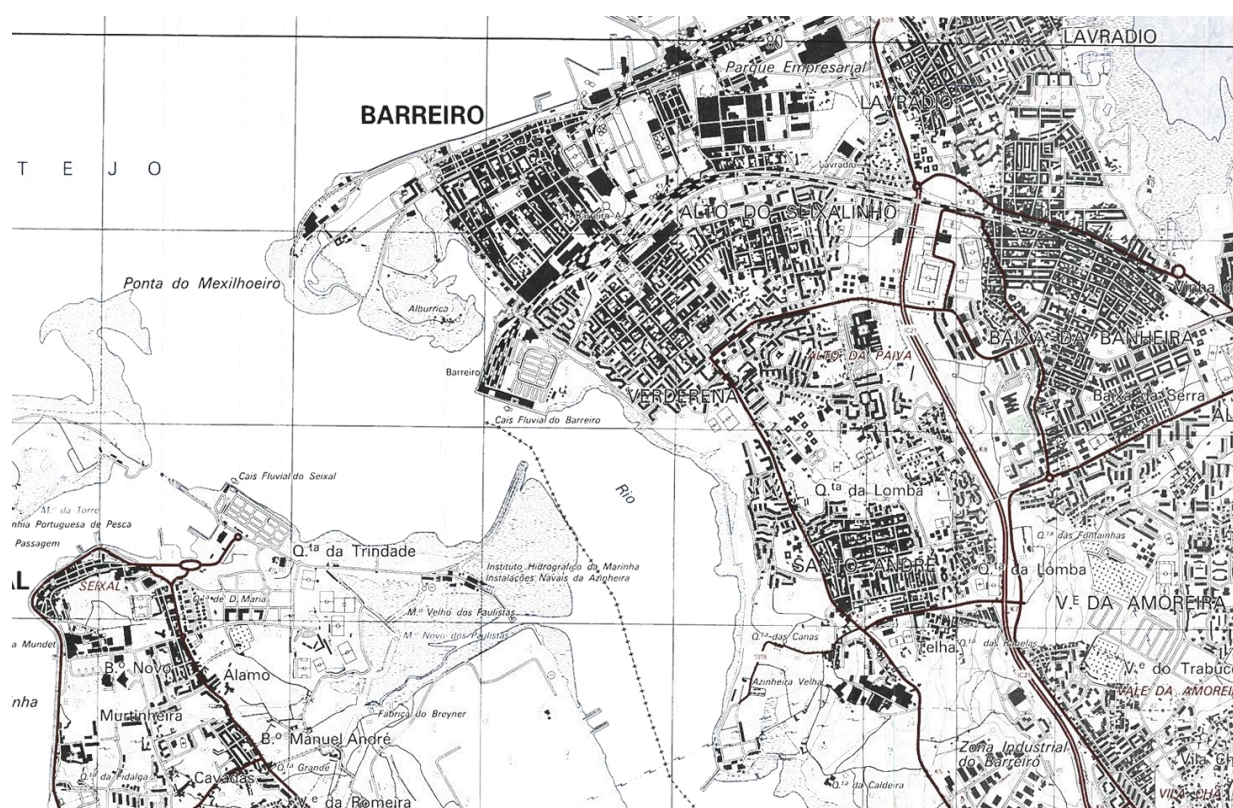


fig. 3 2009, Carta militar nº 442 de 2009 1:125000

## 2.2 O caminho-de-ferro

Até ao aparecimento do caminho-de-ferro em Portugal, os principais meios de deslocação eram feitos através de rotas fluviais, por cursos de água naturais, e de veículos de tração animal, por estradas em terra batida ou empedrada. Este tipo de transporte era bastante moroso e incómodo. A implantação do caminho-de-ferro em Portugal veio primeiramente complementar estas antigas rotas já consolidadas, no entanto o rápido avanço tecnológico consegue, de forma quase instantânea, substituir por completo as primitivas formas de locomoção. Consequência disso foi a forte implantação da ferrovia no final do século XIX e consolidação da mesma no início do século XX.

Quando começaram as obras de caminho-de-ferro em 1853, existia já em Inglaterra, uma sólida rede ferroviária, que ligava as principais cidades do país à capital. Foi em Inglaterra que a máquina a vapor se desenvolveu, eram por isso os engenheiros ingleses os principais detentores do conhecimento necessário para as construções das obras ferroviárias. Em Portugal, era essencial a constituição de uma equipa de técnicos capazes de iniciar as obras. A necessidade de pessoal competente e instruído levou a que engenheiros nacionais e estrangeiros dessem formação<sup>8</sup> de forma a ser transmitido o conhecimento necessário para o desenvolvimento da ferrovia em Portugal.

A tardia chegada do comboio a Portugal, comparativamente com o resto da Europa, teve parte das suas raízes na pequena vila do Barreiro, na zona de Vale do Zebro, onde foi construída, de raiz, a primeira estação ferroviária do país. Por carta da lei de 7 de Agosto de 1854 foi aprovado o contracto feito pelo governo para a construção de uma linha férrea a sul do Tejo ligando Aldeia Galega com Vendas Novas, por influência de Joaquim António d'Aguiar. Posteriormente foi aprovado outro decreto com um contracto adicional, o qual determinava que estação terminal dessa linha fosse no Barreiro. Em Maio de 1860 foi aprovado o contracto para o prolongamento da linha até Évora e Beja, sendo esta linha explorada por uma empresa inglesa tomando o nome de *companhia do caminho-de-ferro do sueste de Portugal*.

A primeira estação terminal da linha do sul foi construída a cerca de um quilómetro a sul da vila sendo composta por um edifício de grande escala, medindo 68 metros de largura na sua fachada principal, por 95 metros de comprimento, incluindo o terraço que fica em frente da fachada, acedido por duas amplas escadas laterais de cantaria, ocupando no total uma área total de 6460 m<sup>2</sup>. A escolha da estação terminal no Barreiro foi decidida por se situar entre os montados

---

<sup>8</sup> ALVES Rui Manuel Vaz, *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro*, p.44



alentejanos, que eram a principal fonte de matéria-prima da indústria corticeira e um dos maiores portos comerciais da Europa do sul - Lisboa<sup>9</sup>. O troço Barreiro – Vendas Novas, inaugurado em 1861, está na origem da linha que ligará todo o sul e sueste do país, chegando a Faro em 1889<sup>10</sup>. A vinda desta estação, marca o início do planeamento urbano da cidade, pois ela evoluirá em função da sua presença. A inauguração da estação marca também o início de uma cultura ferroviária que ficará presente na história moderna da cidade.

Os ferroviários, homens do conhecimento e saber tecnológico formavam espinha dorsal deste novo meio de locomoção. Composto por engenheiros mecânicos, maquinistas, revisores, operários do caminho-de-ferro, com um grau de escolaridade e uma cultura acima da média nacional.

A ligação ao sul do país e o emprego que esta cria justifica a vinda para o Barreiro de muitos homens à procura de melhores condições de vida, fixando-se e formando família neste local, paralelamente à atividade piscatória e agrícola, que até à data eram a principal atividade económica<sup>6</sup>, foram sendo substituídas por esta nova atividade de carácter industrial à qual se ligava uma nova classe social - a ferroviária.

Nos anos seguintes à abertura da grande estação, novos troços ferroviários foram desenvolvidos, em 1863, estabelecendo comunicação com Évora e em 1864 com Beja<sup>11</sup>. Com estas novas ligações, a máquina a vapor permitiu o aparecimento e desenvolvimento de várias indústrias no Barreiro, sendo a primeira, a indústria da transformação da cortiça, produzida no Alentejo.

É de notar que as primeiras atividades fabris desenvolvidas no Barreiro localizavam-se perto da estação, de forma a facilitar o transporte da matéria-prima para a fábrica, e é desta forma que o crescimento urbano se foi desenvolvendo em volta dos terrenos da estação, substituindo as quintas que aí existiam. É nesta altura que outra comunidade operária começa a fixar-se no Barreiro, os operários da cortiça. É também no ano de 1865 que é inaugurada a estação de Santa Apolónia, com uma linguagem arquitetónica semelhante à estação do Barreiro.

Apesar de estratégica, a escolha exata do local de construção desta primeira estação no Barreiro não foi a ideal. Não era possível o barco a vapor aproximar-se da estação, pois o rio naquela zona não tem profundidade suficiente para ser navegado por este tipo de barco, assim as pessoas e mercadorias vindas do comboio, tinham de percorrer a pé um extenso areal de cerca de 2 quilómetros para chegar ao cais de embarque que se situava na ponta do mexilhoeiro. Mais tarde,

---

<sup>9</sup> PIMENTA José Augusto, Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro, pp.77

<sup>10</sup> ALVES Rui Manuel Vaz, Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro, Volume II, pp.135

<sup>11</sup> ALVES Rui Manuel Vaz, Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro, Volume II, pp.118

na tentativa de remendar este incómodo, foi construída uma extensa ponte de madeira, em frente da estação, dentro do rio numa zona já navegável, possibilitando a atracagem do barco. A construção desta ponte obrigou a um imposto de 40 réis sobre o preço de cada bilhete<sup>12</sup>. A ponte (figura 5) exigia uma grande manutenção e não deixava de ser incómodo o seu percurso até à estação terminal, por isso foi demolida com o argumento de melhorar o acesso aos barcos. Miguel Paes foi o engenheiro e chefe de tração e conservação de via e obras dos caminhos-de-ferro sul e sueste, que propôs a construção de uma nova estação. Paes estudou a possibilidade da construção de um grande aterro, dentro do rio, para que fosse erguida a nova estação, que possibilitasse a comunicação forma direta o comboio e o barco.

As obras começaram em 1875 e em 1884 foi concluído um grande aterro (figura 6), possibilitando o prolongamento da linha do comboio, inaugurando a nova estação com uma gare de 80 metros de comprimento por 15 metros de largura, recebendo duas linhas ferroviárias. Adjacente à estação foi construído um pequeno jardim à beira da água. Na extremidade norte do aterro, foi edificada também uma ponte metálica em forma de T, esta estrutura permitia as cargas e descargas de mercadorias – vindas do Alentejo que eram exportadas, para toda a Europa, esta ponte foi construída neste sítio afastando-se do edifício de passageiros facilitando a manobra das carreiras de vapores que todos os dias ligavam o Barreiro e Lisboa<sup>13</sup>. Esta grande obra foi a consolidação definitiva do Barreiro como terminal ferroviário do sul e sueste.

É nesta altura, que se muda para este local o serviço de passageiros, que se fazia na primeira estação. A antiga estação, serve, à época (1886), “para diferentes repartições, depósito de carruagens e outros materiais, residência do chefe da estação e do movimento, e nela se acham também instaladas algumas das principais oficinas. O pessoal d’essas oficinas consta de um chefe de tração, um subchefe, um mestre geral, três contramestres, um apontador, um ferramenteiro, além de 105 operários entre pintores, carpinteiros, torneiros, serralheiros, ferreiros, etc..”<sup>14</sup>

Em 1874 as oficinas produziram 4 locomotivas novas para mercadorias, 6 caldeiras novas e caixas de fogo para locomotivas tinders. 1 Caldeira para o vapor D.Affonso, 50 wagons novos, 6 caixas de fogo para locomotivas, 8 máquinas para diferentes trabalhos nas oficinas, 60 longuer inas de ferro para wagons e 200 molas de choque e de tração para transformação de wagons velhos”<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> PIMENTA José Augusto, Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro, pp.78

<sup>13</sup> PAES Miguel Esclarecimentos em resposta ao artigo do jornal do comercio nº 6748 de 4 de maio de 1876 que trata da administração do governo no caminho de ferro de sueste, pp.42

<sup>14</sup> PIMENTA José Augusto, Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro, pp.80

<sup>15</sup> PAES Miguel Esclarecimentos em resposta ao artigo do jornal do comércio nº 6748 de 4 de maio de 1876 que trata da administração do governo no caminho-de-ferro de sueste, pp.29

O elevado e rápido crescimento da linha do sul, levou a constantes ampliações das oficinas do Barreiro, e em 1886 é construída a maior rotunda de locomotivas do país estacionando até vinte máquinas. A expansão destas infraestruturas resultou na criação de ainda mais postos de trabalho, e no consequente aumento do número de operários que trabalhavam no caminho-de-ferro empregando em 1886 cerca de 500 operários.

*Nas oficinas de grande reparação, têm-se realizado obras verdadeiramente importantes, que atestam o moderno progredir da indústria nacional, e que tornam dignos do maior louvor não só os hábeis artistas que ali as executam como os distintos engenheiros que as dirigem*<sup>16</sup>

O crescente desenvolvimento tecnológico do Barreiro e a sua localização estratégica, leva Alfredo da Silva, industrial administrador gerente da Companhia União Fabril (CUF), a comprar vários terrenos, junto ao rio, no Barreiro. Alfredo da Silva constrói desta forma um grande complexo fabril, aproveitando as frequentes barcos a vapor que ligavam o Barreiro a Lisboa, bem como o comboio que ligava a todo o sul do país.

Foi principalmente a presença do comboio a peça chave que levou Alfredo da Silva a instalar o maior complexo fabril do país no Barreiro, comprando à empresa corticeira Bensaúde os terrenos da sua fábrica de cortiça, que possuía já um ramal de ligação à linha do Sul e Sueste, sendo esta linha posteriormente aumentada. A outra razão de monta foi a possibilidade que a situação da corticeira lhe dava de construir um porto para escoamento dos produtos.

É no ano de 1907 que começam as obras da CUF no Barreiro e no ano seguinte, com cerca de 100 operários abre a primeira fábrica de produção de óleo de bagaço de azeitona, para o fabrico de sabão. Uma década depois, em 1917, a CUF empregava 2000 operários ocupando nesta altura uma área territorial de 200 000 m<sup>2</sup> <sup>17</sup>. A presença da CUF no Barreiro, aumentou de forma progressiva, a migração populacional do meio rural para a cidade.

A ampliação do mercado de trabalho e o crescente peso da indústria incutiu períodos sucessivos de migração e transformações na estrutura social regional. Entre 1864 e 1930, a população cresce de 4543 para 21042, sendo que 62% de toda a população ativa neste período trabalhava na indústria<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> PIMENTA José Augusto, Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro, pp.81

<sup>17</sup> ALMEIDA Ana Nunes, A Fábrica e família, Famílias Operárias no Barreiro, Ed. O canto da página, Barreiro 1993 pp. 142

<sup>18</sup> PEREIRA Joana Dias, Os ferroviários e a comunidade operária do Barreiro, Instituto de História contemporânea da FCSH-UNL

O grande crescimento industrial e ferroviário obrigou a um melhoramento dos serviços das oficinas do caminho-de-ferro pois “(...) em 1920 acumulavam-se no Barreiro numerosas locomotivas, carruagens e vagões que exigiam pronta e imediata reparação. As oficinas do sul e sueste não podiam efetuar todos os indispensáveis trabalhos de conservação, e o material avariado aumentava sem cessar.”<sup>19</sup> A ampliação das oficinas do Barreiro era imperativa para o seu normal funcionamento, no entanto foi demorada, pois estas obras implicariam a paragem de funcionamento das oficinas, e por isso o Conselho de Administração dos caminhos-de-ferro do estado propõe deslocar as oficinas para o Pinhal Novo<sup>20</sup>. Novas comissões foram formadas e finalmente foi decidido que as novas oficinas ficariam no Barreiro. “Entendeu, porém, que era no Barreiro que elas deviam ficar localizadas, por se tratar de um ponto de grande concentração de material, onde não podia deixar de ficar a doca para o material fluvial e por ser um centro industrial onde facilmente se recrutariam operários e onde para estes havia habitação e escolas”<sup>21</sup>. Foi então em 1933 que arrancaram as obras de melhoramento das oficinas.

Os melhoramentos das oficinas foram catalisadores de outros importantes melhoramentos da via pública, em volta da estação. Em 1935, foram feitos aperfeiçoamentos no espaço público que ligava a estação ferro-fluvial com a rua Miguel Pais, o projeto desta avenida faz parte do plano original de Miguel Pais, aquando da construção do aterro original. É construída a avenida dos caminhos-de-ferro<sup>22</sup>, provida de passeios dos dois lados da faixa de rodagem de 6.5 metros, e construída de cubos de granito da região de Leiria<sup>23</sup>. Permitindo a circulação de autocarros, facilitando assim o acesso, quer pedonal quer automóvel, até à estação. Esta obra levou a grandes transformações do espaço público.

Até à data da construção da avenida, o caminho para a estação ferro-fluvial era feito por entre as linhas do comboio, o que tornava o percurso bastante perigoso, sendo mesmo palco de vários acidentes entre pessoas e comboios<sup>24</sup>. No mesmo ano foi ainda construído um bairro ferroviário, em volta do palácio Coimbra<sup>25</sup>, constituído por um grupo de vivendas de um só piso,

---

<sup>19</sup> PAIS Armando da Silva, O barreiro antigo e Moderno, a grande e progressiva vila industrial, ed. da câmara municipal do Barreiro pp. 93

<sup>20</sup> Idem pp. 98

<sup>21</sup> Idem. 99

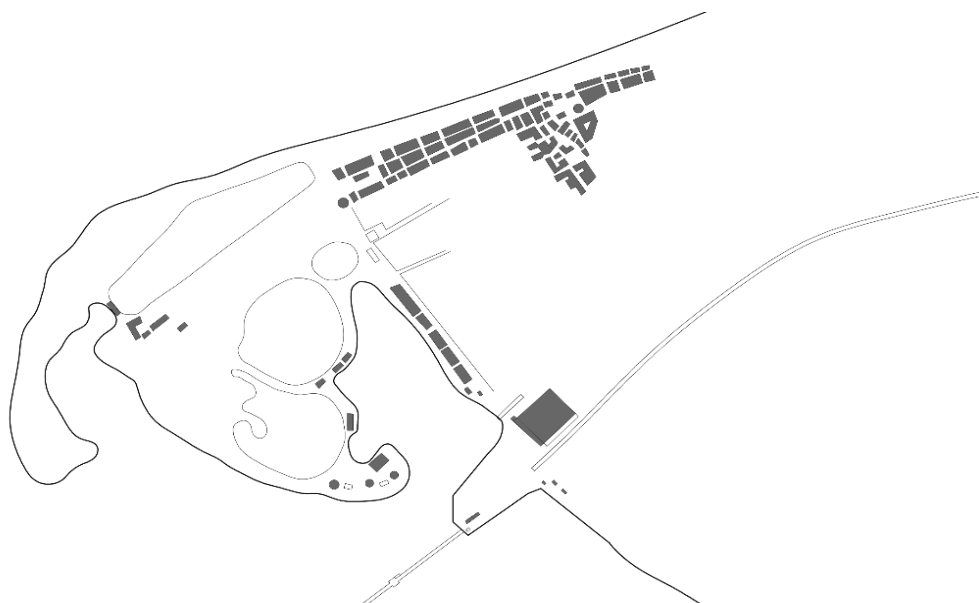
<sup>22</sup> Avenida da estação ou avenida dos caminhos-de-ferro, foi o nome que começou a ser designado, contudo só em 1946 que avenida recebe o nome de *Batalhão de Sapadores do Caminho-de-ferro*, vulgarmente designada por *Avenida de Sapadores*

<sup>23</sup> PAIS Armando da Silva, O barreiro antigo e Moderno, a grande e progressiva vila industrial, ed da câmara municipal do Barreiro pp. 116

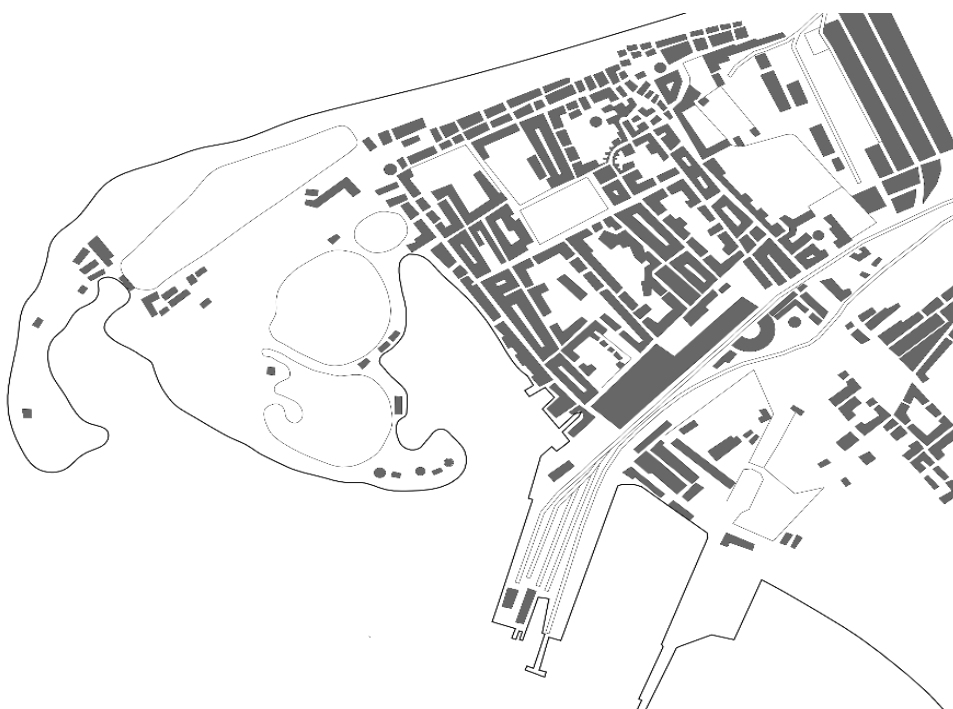
<sup>24</sup> PAIS Armando da Silva, O barreiro antigo e Moderno, a grande e progressiva vila industrial, ed da câmara municipal do Barreiro pp. 115

<sup>25</sup> Idem pp.117

estas casas são para duas famílias de operários da C.P. É também neste ano que o antigo apeadeiro do Barreiro-A é demolido e contruída no seu lugar a estação do Barreiro-Terra. Foi construída também a estação do Lavradio e um armazém de depósito de mercadorias.



*fig. 5 Esquema mostrando a primeira estação do caminho de ferro e a ponte de madeira que permitia o embarque para o Barco*



*fig.6 Esquema mostrando o aterro feito dentro do rio e a estação ferro/fluvial*

## 2.3 O associativismo no Barreiro

O ambiente social vivido durante este período da história do Barreiro, foi marcado por estes três ciclos migratórios: os ferroviários (1861), os corticeiros (1865) e os operários da CUF (1907). O Barreiro era nesta altura uma grande e progressiva vila industrial a nível nacional. É neste ambiente industrial que, à semelhança com o que acontece noutras cidades industrializadas, houve a necessidade de organização de redes sociais, nomeadamente sociedades de socorros mútuos, cooperativas e associações recreativas.

Esta rede de associações permitia uma progressiva integração de gentes vindas nestes ciclos migratórios. “As funções socializantes das associações – reunião de coletivos alargados em assembleias e outras atividades recreativas e o contacto permanente entre sócios, conferiam-lhes um importante papel de integração social”<sup>26</sup>.

As associações dividem-se em dois tipos: as associações de classe, componente do associativismo ligado ao tipo de classe que representa – por exemplo associativismo ferroviário, corticeiro, operário etc... - e as associações de recreio, componente do associativismo ligado a atividades desportivas e culturais. Contudo existem casos onde o segundo tipo tem origem no primeiro e desta forma não poderá ser dissociado. É através desta tradição associativa do Barreiro que tem vindo a ser possível a concretização de vários eventos socioculturais na cidade.

A força do associativismo Barreirense é marcada pelo ativismo político e cívico, através de organizações de classes, sindicatos, associações e cooperativas. Esta força é fortemente manifestada, sobretudo, no século XX, visto que é no princípio deste século que as grandes mudanças sociais e políticas se desenrolam a uma velocidade nunca antes vista (a introdução da máquina a vapor e as suas consequências sociais económicas políticas e culturais). A grande divergência política dentro do tecido associativo no Barreiro leva a grandes rivalidades entre associações, contudo estas discordâncias acabam por ser benéficas pois fomentavam o desenvolvimento de diálogos e eventos dentro da cidade.

*Ao contrário do que acontece noutras terras, o bairrismo da vila-oficina existe, com verdadeira paixão, dentro das sociedades recreativas, aonde impera a instrução como motivo de vida e a música como distração e fonte cultural.*

*O caso dos Penicheiros e dos Franceses é significativo e concludente.*

*(...) [acerca dos Franceses] Foi nesta sociedade – um dos baluartes da vila-oficina – onde existe uma completa biblioteca, uma sala de música e um amplo salão de festas – que me foi dado notar que o bairrismo não é letra morta entre vizinhos do mar.*

---

<sup>26</sup> PEREIRA Joana Dias, Os ferroviários e a comunidade operária do Barreiro, Instituto de História contemporânea da FCSH-UNL



*Outra sociedade, igualmente antiga, e a que não faltaram os bons princípios culturais que a tornam, nos tempos de hoje, um motivo de orgulho desta gente barreirense, é a dos Penicheiros, também viva de tradições, cheia de entusiasmos pela música e pelo bom viver dos povos. A sua sede fica no Largo Casal (Gago Coutinho e Sacadura Cabral) e nela têm tido ocasião festas e serões que jamais se esquecem.*

*Na vila existem ainda outras sociedades. As duas citadas são as mais representativas e, por isso, aquelas em que a família associativa é mais numerosa. Mas a todas dou o meu elogio e o meu entusiasmo. A doutrina que as rege não prejudica. O facto de andar nelas uma eterna sede cultural, não significa (como muitos apregoam), que seja agrupamentos revolucionários que façam propaganda de ideais políticos. A gente do Barreiro é diferente. Enquanto muitos gastam o seu tempo na crítica e na mentira, a gente da Vila-operária ocupa o mesmo tempo em horas de estudo e de aperfeiçoamento cultural.<sup>27</sup>*

## 2.4 O plano de urbanização de 1957

A industrialização despoletou uma concentração de mão-de-obra operária em volta das instituições fabris, e por consequência desencadeou a constituição de centros urbano-industriais, por efeito das vagas migratórias que se deram nesta altura. Com o aumento populacional, que a partir de 1911 duplicava a cada 20 anos, o Barreiro afirma-se até ao final da década de 60, como um grande núcleo industrial, com 50% da sua população ativa a trabalhar na indústria<sup>28</sup>. Houve, desta forma, a necessidade de criar um projeto urbano, que delineasse as principais linhas para um melhor desenvolvimento da cidade (figura 7).

O crescimento urbano até à data não teve qualquer tipo estratégia geral, o que gerou um espaço urbano disforme e desorganizado, resultando num crescimento urbano caótico em volta das principais indústrias de desenvolvimento da região, do caminho-de-ferro e da CUF.

O primeiro plano de urbanização a ser implantado no Barreiro, aconteceu, quase 100 anos depois da construção do terminal ferroviário (1861) e 50 anos após a implantação da CUF (1907), numa altura em que esta estava em processo de transformação e inovação de alguns dos seus sectores produtivos.

A harmonização entre industrialização e urbanização, numa vila que não parava de crescer, era uma falha grave que necessitava de uma rápida resposta, não pela CUF nem pela CP, mas sim pelo município que geria a vila.

É em 1932 que Duarte Pacheco aprova o Decreto de lei para a existência de Planos Gerais de Urbanizações determinando que os municípios não deveriam executar “quaisquer trabalhos de

---

<sup>27</sup> Mota Mário, Cartas do Barreiro, Livraria Portugália –Lisboa 1945 pp. 39 a 41

<sup>28</sup> Industrialização e Urbanização em Portugal: que relações? O caso do Anteplano de Urbanização da Vila do Barreiro de 1957, Malha urbana nº 9, pp. 80

urbanização que não estivessem subordinados a um plano convenientemente delineado com previsão para o futuro...”.

É assim que a câmara municipal do Barreiro, com base neste decreto, vai contratar o arquiteto Paulo Henrique de Carvalho Cunha e o engenheiro Santos Silva para a elaboração de antepiano de urbanização do Barreiro. “Paulo Cunha acusa influências modernistas ao sacrificar, nos seus planos de urbanização, a estrutura do velho aglomerado e ao propor novas soluções que obrigariam a numerosas demolições, como ficou bem patente no antepiano do Barreiro (...)”<sup>29</sup>.

O estudo prévio foi concluído em 1951 passou a dispor de um plano de ordenação e gestão urbanas. Este plano apresenta uma ação demolidora face às pré-existências urbanas nomeadamente no território de Alburrica, sitio onde se encontram as primeiras ocupações do homem no território do Barreiro<sup>30</sup>. A projecção da expansão urbana para esta zona era argumentada pela necessidade de afastamento face ao complexo fabril, por não se encontrar numa zona de ventos dominantes, evitando desta forma o contacto com os gases tóxicos libertados pelas fábricas.

O plano prevê o crescimento urbano dividido por zonas (figura 7). A zona “A” e “B” ficavam a norte da linha ferroviária. A zona “A” comporta todo o território de Alburrica. O plano para esta zona previa a construção de uma zona residencial, em altura. A construção em altura era justificada pelo encarecimento que as fundações obrigavam, um grande aterro sólido. Assim aumentado o número de fogos por edificação compensava-se o investimento feito no aterro. Foi também prevista a passagem do terminal ferro-fluvial para esta zona. Abandonando as instalações iniciais, já consolidadas.

A administração-geral do Porto de Lisboa, fez na altura algumas observações a esta proposta. Concordando com a passagem do terminal ferroviário para esta zona, aproximando-se mais de Lisboa contudo põe em causa “se, com a solução preconizada pela Câmara, se auferia o melhor rendimento de utilização urbana a conquistar ao esteiro”.

Assim a zona “A” era constituída pelos núcleos residenciais e serviços de comércio e transporte de mercadorias/passageiros (entrada e saída da vila caso o terminal passa-se para este lugar). A zona “B” seria o centro cívico da vila. A sul da linha constituiria a segunda zona habitacional organizada pelos núcleos residências “C”, “D”, “E”, “F” e “H”. Estes núcleos seriam

---

<sup>29</sup> Industrialização e Urbanização em Portugal: que relações? O caso do Antepiano de Urbanização da Vila do Barreiro de 1957, Malha urbana nº 9, pp. 90

<sup>30</sup> Os pescadores e mais tarde a construção dos moinhos de maré e vento aproveitando a forma natural do território

destinados a construção de habitação económica e operária, com exceção da zona “H” que se destinava à população agrícola<sup>31</sup>.

O plano seguia as linhas estabelecidas na carta de Atenas, justificando o desenvolvimento da construção em altura no Barreiro.

Foi a partir de 1958, na presidência do Eng.º José Alfredo Garcia da câmara do Barreiro, que são aprovados os primeiros grandes projetos de edifícios habitacionais, contractando várias empresas de construção particulares para a execução do plano. Há nesta altura uma grande procura de terrenos, o que faz com que surjam diversas agências prediais no Barreiro. As antigas fábricas de cortiça, que se encontravam na rua Miguel Pais, são deslocadas para outros locais, para darem lugar a novas edificações. Neste período o número de projetos que anualmente entram na repartição técnica da Câmara é, em media, de 150<sup>32</sup>.



*fig. 5 Planta de trabalho. Os núcleos residências propostos* **Fonte:** Câmara Municipal do Barreiro (CMB) – Departamento de Planeamento e Ordenamento do Território (DPOT) e Arquivo Histórico do Barreiro

<sup>31</sup> Industrialização e Urbanização em Portugal: que relações? O caso do Antepiano de Urbanização da Vila do Barreiro de 1957, Malha urbana nº 9, pp. 90

<sup>32</sup> PAIS Armando da Silva, O barreiro antigo e Moderno, a grande e progressiva vila industrial, edição da câmara municipal do Barreiro pp. 341

## 2.5 Declínio da indústria

Entre as décadas de 70 e 80 o Barreiro teve um grande crescimento populacional passando de 59055 para 88052. Este crescimento foi motivado pelo facto de o Barreiro - nesta altura – ser, sobretudo, um polo industrial atrativo, com muitos postos de trabalho disponíveis. Contudo esta tendência inverteu-se e a partir dos meados da década de 80 a indústria entra em decadência tendo impactos sociais significativos na cidade. O desaparecimento da maior parte das corticeiras que eram alimentadas pelo caminho-de-ferro vai ter consequências na indústria química da CUF, despoletando o despedimento de um grande número de operários da indústria química, indústria transformadora da cortiça dos caminhos-de-ferro.

Por outro lado, o sector terciário começa a crescer e dá-se desta forma uma mudança de atividade da população Barreirense, consequentemente o local de trabalho deixa progressivamente de se localizar no concelho passando a verificar-se fora do mesmo. Estas mudanças provocaram, novamente, movimentos migratórios, desta vez entre o Barreiro e outras localidades próximas do concelho, com um grande relevo para os movimentos pendulares que para Lisboa.

A construção da ponte sobre o Tejo em 1966, melhora a acessibilidade à margem sul. Como consequência é cada vez maior o número de deslocações pendulares entre as duas cidades. A ponte vai também diminuir o transporte de mercadorias entre o Barreiro e Lisboa, retirando de certa forma alguma da importância que o Barreiro tinha.

Com o crescimento das migrações pendulares dá-se a necessidade de melhoramento das infraestruturas fluviais, deste modo, o aterro original feito para receber o terminal ferro-fluvial, é aumentado e em 1996 é inaugurado o novo cais fluvial do Barreiro construído sobre essa extensão do aterro original. É construída também uma grande zona de estacionamento automóvel, bem como um terminal de autocarros. A abertura deste novo cais de embarque vai acabar com as embarcações feitas na antiga estação, o que faz com que esta perca a sua função fluvial.

Em 2004 é inaugurada a via ferroviária na ponte 25 de abril, deste modo os comboios que outrora ligavam o Barreiro ao Algarve e Alentejo, passam circular a partir de Lisboa, retirando ao Barreiro a ligação com o Sul. O depósito de máquinas e de mercadorias é transferido para o Poceirão, e metade dos trabalhadores são transferidos do Barreiro para outros sítios. No Barreiro ficam apenas a circular os comboios suburbanos, com destino a Setúbal, cuja manutenção e infraestrutura é mínima.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Entrevista a José Encarnação, maquinista da C.P e presidente da associação do movimento cívico de Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro

Com o plano de eletrificação e modernização da linha do sado a antiga estação é desativada e é construída uma nova estação, moderna, a cerca de 100 metros da antiga, aproximando-se, apenas alguns metros, do terminal fluvial. Com este plano de modernização e eletrificação da linha, foram construídas novas estações e apeadeiros em detrimento das antigas instalações, a nível nacional. Levando ao abandono e desativação de um grande número de edifícios ferroviários de elevado valor patrimonial.

### Considerações finais

Desde do final do século XIX até aos anos 80 do século XX que a cidade apresenta um grande desenvolvimento industrial levando, simultaneamente, a um crescimento vertiginoso do ponto de vista urbanístico e demográfico – as quintas dão lugar as fábricas e aos bairros operários. Três momentos marcam este processo: a abertura da linha do sul e sueste e oficinas do caminho-de-ferro; a instalação da indústria corticeira; e a Companhia União Fabril. O sector primário é a atividade predominante da cidade, criando muitos postos de trabalho atraindo muita gente, dando início a vários ciclos migratórios. Com o declínio da indústria a principal atividade empregadora passa para o sector terciário, deixando um grande património industrial e ferroviário ao abandono.



### 3. Património e questões patrimoniais

**s.m** 1.Herança familiar 2.Conjunto de bens familiares 3.fig. Grande abundância; riqueza, profusão <p.artístico> 4.Bem ou conjunto de bens naturais ou culturais de importância reconhecida num determinado lugar, região, país ou mesmo para a humanidade, que passa(m) por um processo de arrolamento para que seja(m) protegido(s) e preservado(s).<sup>34</sup>

Conforme Françoise Choay, o conceito de património significa “(...) «bem de herança que descende, seguindo as leis, de pais e mães para os seus filhos»<sup>35</sup> Segundo a autora, a expressão “património histórico” começou a ser usada correntemente a partir dos anos 60 do século XX. Contudo Choay alerta para o facto de a expressão ter sido reduzida apenas para “património” e “tende a substituir e a eliminar o uso, consagrado desde o século XIX, das duas formas lexicais de «monumento» e «monumento histórico»”. Assim, para uma melhor compreensão do conceito de património, importa tratar o desenvolvimento e os diferentes valores que o mesmo adquiriu ao longo do tempo.

É apenas no período do Renascimento que o conceito de monumento histórico surgiu. É nesta altura que o Homem começou a revalorizar as construções arquitetónicas da antiguidade. Até àquele momento não era reconhecido o valor histórico dessas edificações. Muitas foram transformadas, reutilizadas ou destruídas, sem que o seu valor histórico tenha sido estudado e apreendido, valorizando apenas os seus fragmentos mais decorativos. Foi a partir do século XVII que o legado deixado pela Antiguidade Clássica é definitivamente promovido a monumento histórico, através de deslocações em jornadas por Itália com o intuito de examinar, desenhar e estudar, iniciando campanhas de escavações arqueológicas. Com estas campanhas, o “recurso às origens das sociedades, concorreu para o crescente interesse na arquitetura e na história nacional de diversos países europeus, (...), reafirmando ao mesmo tempo uma Identidade nacional e iniciando um sentido de valorização do património.”<sup>36</sup> Desta forma surge o conceito de conservação dos monumentos históricos. A partir deste ponto o monumento passa a ter um valor de pertença de uma nação, constituindo um valor identitário da mesma. Outro ponto importante que veio alterar o conceito de património, foi o advento da Revolução industrial e por consequência as mudanças sociais que originou. Nesta altura dá-se uma grande destruição de edifícios antigos, grandes transformações nas cidades e paisagens. É neste período que a consagração do monumento

---

<sup>34</sup> . VV., *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa* (Tomo V), Lisboa, Círculo de Leitores, 2003

<sup>35</sup> <sup>21</sup> CHOAY, Françoise, *As Questões do Património – Antologia para um Combate*, Lisboa, Edições 70, 2011, pp. 15

<sup>36</sup> RAMOS, Ricardo J. B., *Reabilitação de Edifícios Industriais como Museu*, Tese de Mestrado – Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2011, pp. 23-24



histórico se dá, através de uma reação a esta mudança social produzindo “uma recolocação da visão da arte e dos monumentos como repositório das tradições e estilos de vida anteriores.”<sup>37</sup>

Para John Ruskin “querer restaurar um objeto ou um edifício é ferir a autenticidade que constitui o seu próprio sentido (...) o destino de qualquer monumento histórico é a ruína e a desagregação progressiva”<sup>38</sup> a partir do momento em que se esgota a sua funcionalidade e deixa de ser útil à sociedade. Ruskin defende a arquitetura como garantia de uma identidade e cultura do homem, incluindo a par da arquitetura monumental, a arquitetura doméstica. Por outro lado, Viollet-le-Duc defendia que um edifício poderia ter uma intervenção podendo receber outra função totalmente diferente da original, adaptando-o às necessidades atuais da sociedade. Contudo, estas mudanças conduziram a que a maior parte das vezes se modificasse o objeto arquitetónico através da adição e subtração de partes que não fossem consideradas necessárias.

Foi com Camilo Boito que surgiu uma nova visão quanto à prática da conservação e do restauro. Boito entendia que os edifícios poderiam englobar vários períodos, em vez de se escolher e defender apenas um. Valorizando assim as diferentes transformações que os edifícios sofreram, esta abordagem aceita todas as distintas intervenções em vez de as contrapor. Boito introduz, no conceito de património, o estudo dos valores próprios de cada edifício em detrimento da sua restrita conservação.

Durante século XX foram produzidos vários documentos sobre o conceito de património. De entre as cartas redigidas, destaca-se duas, a Carta de Veneza de 1964 e a Carta de Cracóvia de 2000.

A carta de Veneza define alguns dos princípios sobre a intervenção no património como:

- A conservação e o restauro de monumentos visam salvaguardar as dimensões artísticas e históricas dos mesmos.
- A primazia pela manutenção e utilização dos monumentos.
- Não é tolerada a deslocação do monumento, ou parte dele, porque o monumento é indissociável da sua história e do meio onde se situa.
- A restauração deve respeitar os valores estéticos e históricos do monumento. Antes desta intervenção deve ser sempre realizada um estudo arqueológico e histórico do monumento.
- Assegurar a compatibilidade de técnicas tradicionais e materiais modernos.

---

<sup>37</sup> RAMOS, Ricardo J. B., *Reabilitação de Edifícios Industriais como Museu*, Tese de Mestrado – Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2011, pp. 26

<sup>38</sup> CHOAY, Françoise, *Alegoria do Património*, Edições 70, Lisboa, 2010, pp. 160



- As adições são toleradas desde que integradas harmoniosamente no conjunto, garantindo que se distingue das partes originais, para que não falsifique o documento de arte e de história.

- Respeitar o meio envolvente do monumento.<sup>39</sup>

A carta de Cracóvia de 2000 faz uma revisão dos conceitos publicados na carta de Veneza de 1964, ampliando o conceito de património e ressaltando a pertinência da integração do edificado com a envolvente e paisagem. Além disso também destaca a relevância da participação por parte dos cidadãos no processo de valorização patrimonial, para além do saber científico dos especialistas<sup>40</sup>. É visto como um ponto positivo a participação dos cidadãos neste processo de conservação da herança cultural, para tal é necessário investir na educação e na cultura da comunidade.

A carta de Cracóvia define em anexo os seguintes conceitos:

- Património: é o conjunto das obras do homem nas quais uma comunidade reconhece os seus valores específicos e particulares e com os quais se identifica. A identificação e a valorização destas obras como património é, assim, um processo que implica a seleção de valores.

- Monumento: é uma entidade identificada como portadora de valor e que constitui um suporte da memória. Nele, a memória reconhece aspetos relevantes relacionados com atos e pensamentos humanos, associados ao curso da história e, todavia, acessíveis a todos.

- Autenticidade: é o somatório das características substanciais, historicamente provadas, desde o estado original até à situação atual, como resultado das várias transformações que ocorreram no tempo.

- Identidade: entende-se como a referência coletiva englobando, quer os valores atuais que emanam de uma comunidade, quer os valores autênticos do passado.

- Conservação: é o conjunto das atitudes de uma comunidade que contribuem para perpetuar o património e os seus monumentos. A conservação do património construído é realizada, quer no respeito pelo significado da sua identidade, quer no reconhecimento dos valores que lhe estão associados.

- Restauro: é uma intervenção dirigida sobre um bem patrimonial, cujo objetivo é a conservação da sua autenticidade e a sua posterior apropriação pela comunidade.

Desta forma os conceitos de património, conservação e restauro foram evoluindo ao longo do tempo, contudo destacam-se alguns dos princípios fundamentais comuns às várias Cartas redigidas,

---

<sup>39</sup><http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeVeneza.pdf>

<sup>40</sup><http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/cartadecracovia2000.pdf>

como: a necessidade de cooperação entre todas as ciências e todas as técnicas ao estudar a possibilidade de salvaguarda do património, constituindo uma abordagem multidisciplinar; a justificação da conservação do património encontra-se nos valores atribuídos e esses valores encontram-se através de fontes de informação; é essencial o acompanhamento, o controlo e a investigação antes e depois de cada intervenção de conservação do património; de modo, a evitar a sua degradação devem ser feitos relatórios com as respetivas medidas preventivas.

### 3.1 Identidade

Como observado na Carta de Cracóvia, o conceito de património é definido como o conjunto de valores específicos e particulares que uma comunidade atribui a determinado conjunto de obras com as quais se identifica. Este conceito engloba, a escolha consciente dos valores que uma determinada comunidade deseja deixar como legado para o futuro, constituindo desta forma a construção uma identidade coletiva. Assim o património é a representação dos valores simbólicos de uma determinada identidade, dado que é através deste que o Homem se encontra no espaço e no tempo, e se reencontra com as suas singularidades. Assim intervenções e requalificações nos bens patrimoniais, constituem uma maneira de preservar a memória coletiva e identidade de um determinado lugar.

O património arquitetónico é “o resultado de um conjunto de sobreposições, de adaptações e de transformações sucessivas que foram ocorrendo ao longo do tempo, quer no campo estrutural (através de alterações, demolições, substituições totais ou parciais de materiais e sistemas construtivos), quer no campo funcional (motivando alterações de funções e de formas de uso), quer ainda no campo da significação que lhe é atribuída socialmente.”<sup>41</sup> Assim é necessário, antes de qualquer intervenção, entender que cada fragmento da história de um edifício, está relacionado com a forma de fazer arquitetura, de cada época.

Neste contexto, os subcapítulos seguintes tratarão de responder qual o valor identitário e patrimonial da antiga estação ferro-fluvial do Barreiro, através da análise da sua forma, da experiência sensitiva da estação e do sentido do seu edificado.

---

<sup>41</sup> LACERDA, Manuel, RAMALHO, Maria Magalhães, “A Arquitectura como Guardiã da Memória”, in *Património Estudos*, Lisboa, n.º 9, 2006, p. 5

### 3.1.1 A forma da estação

Nota todas as fotografias deste subcapítulo são da autoria do autor

A origem da forma da estação está no aterro feito sobre o rio, permitindo a construção de uma estação ferro-fluvial “à borda-d’água como convinha”<sup>42</sup>, o que significava a acesso direto de passageiros do comboio para o barco, e vice-versa. A estação passou a ter uma dualidade funcional, não só de terminal ferroviário, como de terminal fluvial, tornando-se a primeira estação multimodal do País no século XIX.

A estação ganha um carácter muito importante ao ser o ponto terminal da linha do Alentejo, pois ali passaram todos os que sonhavam com a vida na cidade, e todos os que sacrificaram tudo na esperança de encontrar melhores condições de vida. O ambiente social em que esta foi construída era de mudança e modernização de uma vila que sempre teve um carácter industrial<sup>43</sup>, ganhando assim a função de ser o ponto terminal dos comboios da linha do sul e sueste e também terminal dos barcos que todos os dias levavam milhares de pessoas até a Lisboa.

*É vasta, desafogada, elegante e solida, assentada à beira-rio, sobre uma farta muralha posta em fundamentos hidráulicos inabaláveis n’um leito de lodos profundos. Essa estação, que vai acabar com as antigas baldeações e acaba já com o trajeto incómodo e inseguro em feias pontes de madeira, levando os passageiros a desembarcar diretamente nos degraus do seu vasto e extenso cais de cantaria, atraem de longe, pelo seu belo aspeto geral e graciosas linhas arquitetónicas, a vista do viajante, e dá um singular tom artístico ao Barreiro, e um aspeto nobre e pitoresco ao formoso estuário azulado para onde olha a sua principal fachada. A vistosa e forte balastrada de ferro que guarnece toda a cortina do cais da estação é uma espaçosa varanda sobre o tejo, que lhe rumoreja nos alicerces.*<sup>44</sup>

O excerto acima citado foi retirado do diário de notícias, no dia em que a estação é inaugurada, resumindo de uma forma bastante sóbria a forma estação.

A forma é constituída por dois corpos, um edifício de passageiros, e a gare. O primeiro é definido por um corpo retangular, alongado, com a fachada principal orientada a poente (figura 8). Este corpo é dividido por quatro torres poligonais, duas nas extremidades do edifício e duas embebidas a meio do alçado, mais altas. Entre as torres mais altas, cujo acesso é feito através de um terraço que as une, situa-se o compartimento do relógio da estação. O relógio (figura 9) e o grande portal a meio do edifício, marcam o ponto da divisão simétrica do alçado.

---

<sup>42</sup> Excerto do Diário de Notícias, outubro de 1884

<sup>43</sup> Desde as primeiras ocupações do homem, neste território, que o barreiro sempre teve um carácter produtivo industrial

<sup>44</sup> Excerto do Diário de Notícias, outubro de 1884

O alçado é assim constituído por quatro torres e três corpos retangulares. Estes corpos são rasgados por grandes vãos (figura 11), formados por arcos alteados e quebrados separados por contrafortes escalonados. Os vãos são ornamentados com uma decoração neomanuelina, fator que harmoniza com a sua envolvente pois relaciona-a com a paisagem ribeirinha do lugar.

A cobertura, dos corpos retangulares, é plana formando terraços (figura 12) entre as várias torres, a sua estrutura é composta por abóbadas de tijolo burro (figura 10), suportadas por perfis metálicos compondo uma malha metálica, na qual assenta as abóbadas de tijolo. Este tipo de estrutura permite a existência de um grande vão - no interior da estação – sem a necessidade da existência de elementos estruturais verticais.

Os vãos da fachada a poente são simétricos e semelhantes aos que se encontram no lado de dentro da gare (figura 14). A diferença entre os dois alçados está na ornamentação dos vãos, pois no lado da gare a ornamentação foi simplificada e geometrizada, facto verificado em todos os vãos que compõem este alçado.

A gare é delimitada pela fachada interior do edifício de passageiros e um muro que serve de suporte das asnas em ferro. Este muro à semelhança do edifício de passageiros, é também composto por vãos bastante ornamentados do lado de fora (figura 13), apresentando também elementos neomanuelinos, e um desenho mais simplificado do lado de dentro da gare.

Da gare faz parte o cais de embarque (figura 16) com duas vias e uma plataforma para passageiros de 4 metros de largura, perfazendo a largura total de 15,5 metros, por 80 metros de comprimento, acompanhando a extensão do edifício de passageiros.

No fim da linha existe um pequeno canteiro, com a mesma largura da via, onde crescem três borracheiras e alguns fetos. Este canteiro aparece informalmente, aproveitando a estrutura de betão feita para os amortecedores do comboio, ladeado por uma guarda em ferro trabalhado.

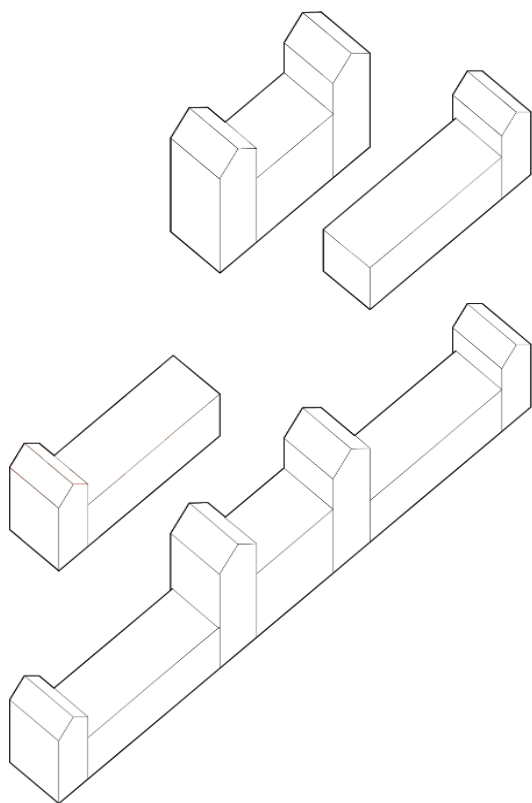
A extremidade sul da gare existe uma infraestrutura de vidro, metal e fibrocimento adicionada recentemente para servir de centro comercial (figura 15). Atualmente estas lojas estão desocupadas e vazias, sendo apenas um destes compartimentos usado como balneário informal para as funcionárias da limpeza da Soflusa. Do lado esquerdo desta zona comercial encontram-se os escritórios da Soflusa, repartição dos perdidos e achados e os balneários dos funcionários. Esta estrutura adicionada muito depois da construção da estação prejudica gravemente a experiência da mesma, ocultando os vários vãos da fachada sul do edifício de passageiros. Assim perde-se a relação que o edifício tinha com a envolvente, impossibilitando o acesso ao espaço mais próximo ao rio.

A zona do antigo cais de embarque fluvial é composta pela varanda direcionada a poente (figura 18). Esta varanda é murallhada por elementos de betão armado apresentando um desenho

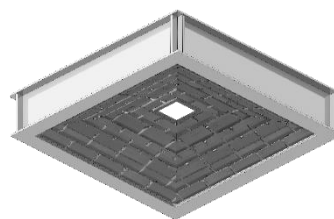
simples e ritmado de forma a não retirar o destaque da fachada principal do edifício de passageiros. Esta muralha, bastante danificada (figura 17) devido aos vários embates dos catamarans que ali estacionam, prolonga-se ao longo de toda a avenida de Sapadores. Atualmente uma grande parte desta muralha está bastante danificada.

No espaço entre a muralha e a fachada principal, encontramos cinco candeeiros que iluminavam esta zona de noite. Hoje nenhum dos candeeiros hoje funciona estando também danificados pelos sucessivos embates dos barcos na muralha, e só dois deles se conservam em relativo bom estado.

O interior da estação contrasta com a simetria dos seus elementos exteriores, compartimentando, através de paredes não estruturais, o edifício de forma não regular. É cheio de pequenas salas e escritórios que serviam as diferentes repartições da estação. Contrasta também por não apresentar a riqueza ornamental exibida na fachada principal. A articulação entre os pisos faz-se por lances de escada em caracol, ligando o piso térreo aos vários terraços da estação.



*fig. 7 Forma esquemática da Estação: corpo retangular, alongado e dividido por quadro torres*



*fig. 6 Pormenores: Relógio, Janelas e Abóbadas*





*fig. 11 Diferentes vão que compõem a fachada da estação.*



*fig. 12 Terraço da estação*



*fig. 13 Vãos do edifício de passageiros, lado da gare.*



*fig. 14 Fachada exterior da gare*



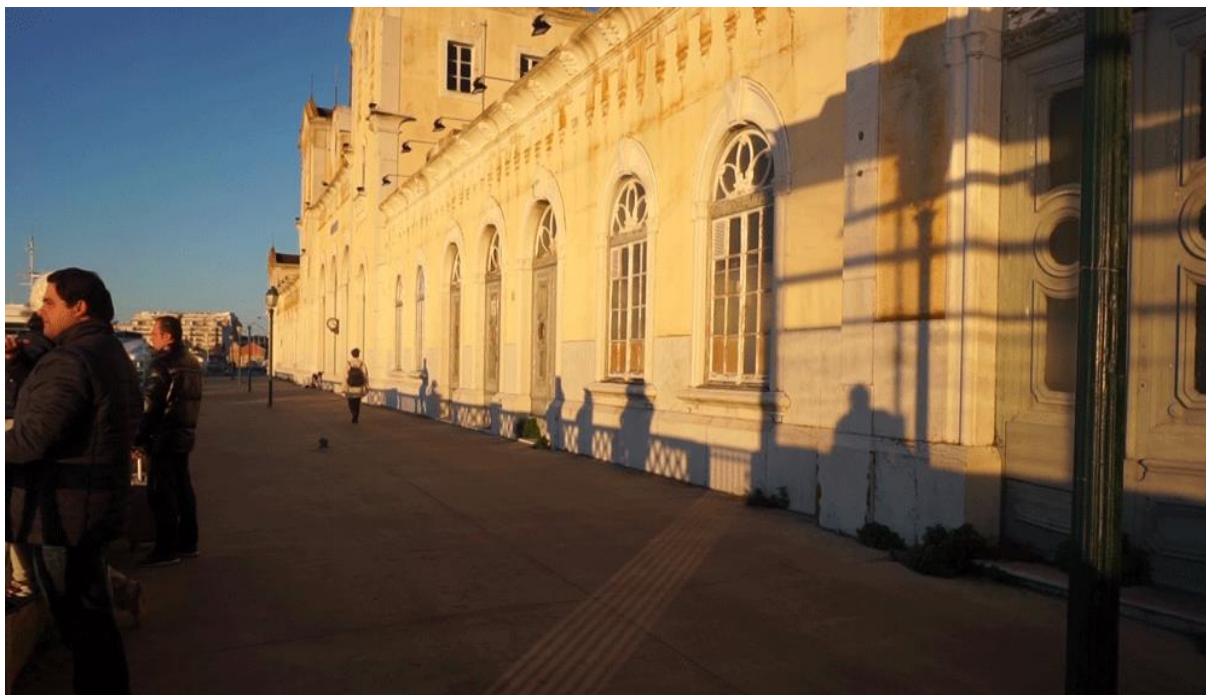


*fig. 15 Gare e cais de embarque ferroviário*

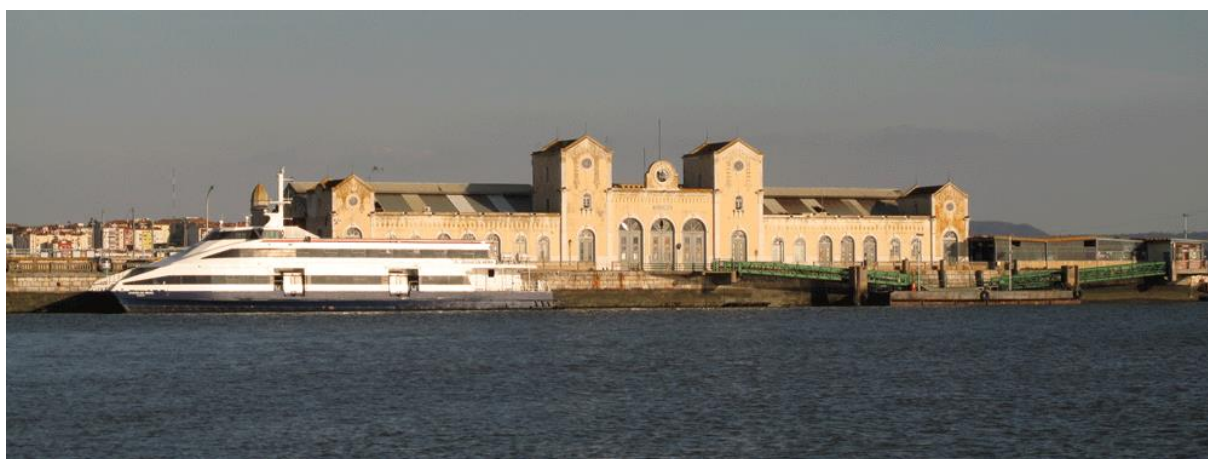


*fig. 16 Relação entre a nova estrutura (lojas) e a fachada da estação*





*fig. 17 Em cima: Varanda que acedia ao cais de embarque fluvial. Em baixo: Prespectiva desde Alburrica.*



*fig. 18 Cadeeiro e muralha danificados.*

### 3.1.2 Experiência do lugar

De seguida é feita uma descrição sensitiva da experiência que se faz da estação e dos sistemas de vistas, situados no espaço do antigo cais de embarque fluvial da mesma, direcionados para a paisagem de Alburrica.

Na gare da estação agora sem linha e em silêncio, onde a vegetação começa a apropriar-se do espaço, existe uma atmosfera melancólica. O ambiente no seu interior é introspetivo, a falta do ruído característico deste lugar - dos sons metálicos de engrenagens a ranger, dos apitos das locomotivas, dos sons de passos, de pessoas aos gritos, de choros de crianças que se despedem dos pais para ir de férias com os avós, no funo do frenesim típico de uma estação terminal – é o gatilho que leva à atmosfera melancólica do lugar.

(...)  
*Entrei na estação como quem  
entrava de cabeça nessa tarde de verão  
com uma colher de mel e melancolia na barriga  
com o pé esquerdo a antecipar-se ao direito  
(mas podia ter sido o direito ao esquerdo)  
não haviam comboios, nem gente  
segui o gotejar tropical de uma só gota,  
fragmentária e certa no seu ritmo  
nada perturba nada, nada espera nada  
nada invade, irrompe  
tudo numa inviolável onda espraçando-se  
sem ida, nem regresso  
(...)<sup>45</sup>*

Existe ainda uma sensação de viagem enraizada neste lugar que está marcada e espelhada na sua arquitetura. A situação em que o lugar se encontra, num estado transição entre obra de arquitetura e ruína, é realçada pela importância que a estação tem na memória de todos aqueles que por lá passaram.

Na varanda que acede ao cais de embarque, na fachada a poente, existe um contraste de atmosferas. Se na gare existe uma atmosfera melancólica e saudosista que nos leva a contemplar o seu estado de abandono (figura 20), na varanda somos confrontados com paisagem intrincada e o nosso olhar abre-se para o horizonte transformando-se numa atmosfera estimulante aos sentidos (figura 19). A perspetiva que dali se avista, encerrando o horizonte na direção de Sudoeste para Norte faz parecer que Seixal Almada e Lisboa estão os três na mesma margem do rio, este *tromp l'oeil* e a forma do esteiro de Alburrica parecem querer abraçar o homem (figuras 21 e 22). No plano

---

<sup>45</sup> Excerto do Poema *Estação* de Paula Cortes, 2017

mais afastado do olhar observa-se a Serra de Sintra, num plano mais aproximado observa-se a paisagem de Alburrica.

Os elementos da paisagem de Alburrica que participam na experiência sensorial do lugar são: o rio e as diferentes marés que transformam o ambiente ora num pântano, ora em pequenas bacias onde a água circunda e dá forma ao areal da praia; o lodo, as rochas, as algas, e as estruturas em ruína dos moinhos de maré que ficam visíveis na maré baixa; os barcos de pequeno e grande porte que navegam no rio; o cheiro da maresia levada pelo vento; a névoa e a humidade, possibilitando, nos pontos em que o sol está mais - momentos de especial contemplação da beleza natural do lugar. “(...) a luz transmuta-se, cambiam-se no ar tonalidades que a fugida da névoa renova e substitui com uma instantânea agilidade (...)”<sup>46</sup> o céu torna-se nestes pontos como uma tela onde a cada instante diferentes formas e cores são desenhadas sobre o mesmo, dando uma atmosfera onírica ao lugar (figura 23).

Este lugar possui a visão sobre dois dos principais pontos de identificação do carácter do Barreiro, os moinhos de Alburrica (carácter proto industrial) e a estação ferro-fluvial (carácter industrial). A própria etimologia da palavra Alburrica de origem árabe significa brilho e esplendor.



fig. 19 Abandano da estação, fotografia de Paula Cortes

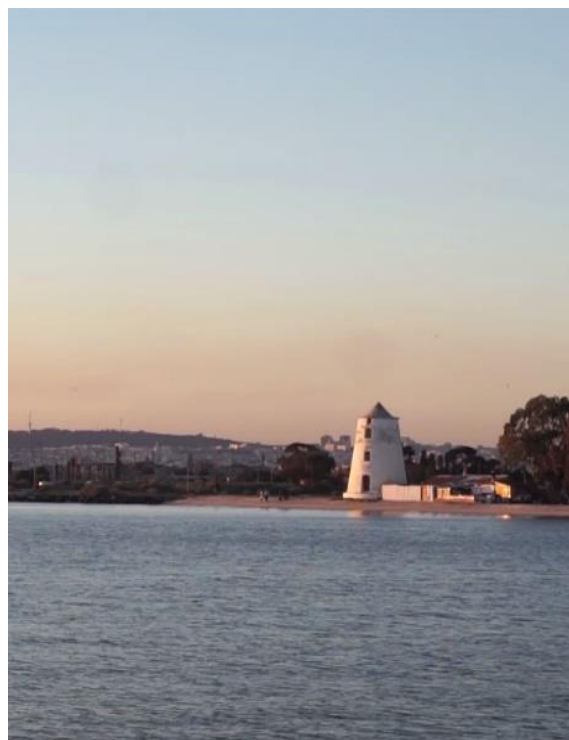
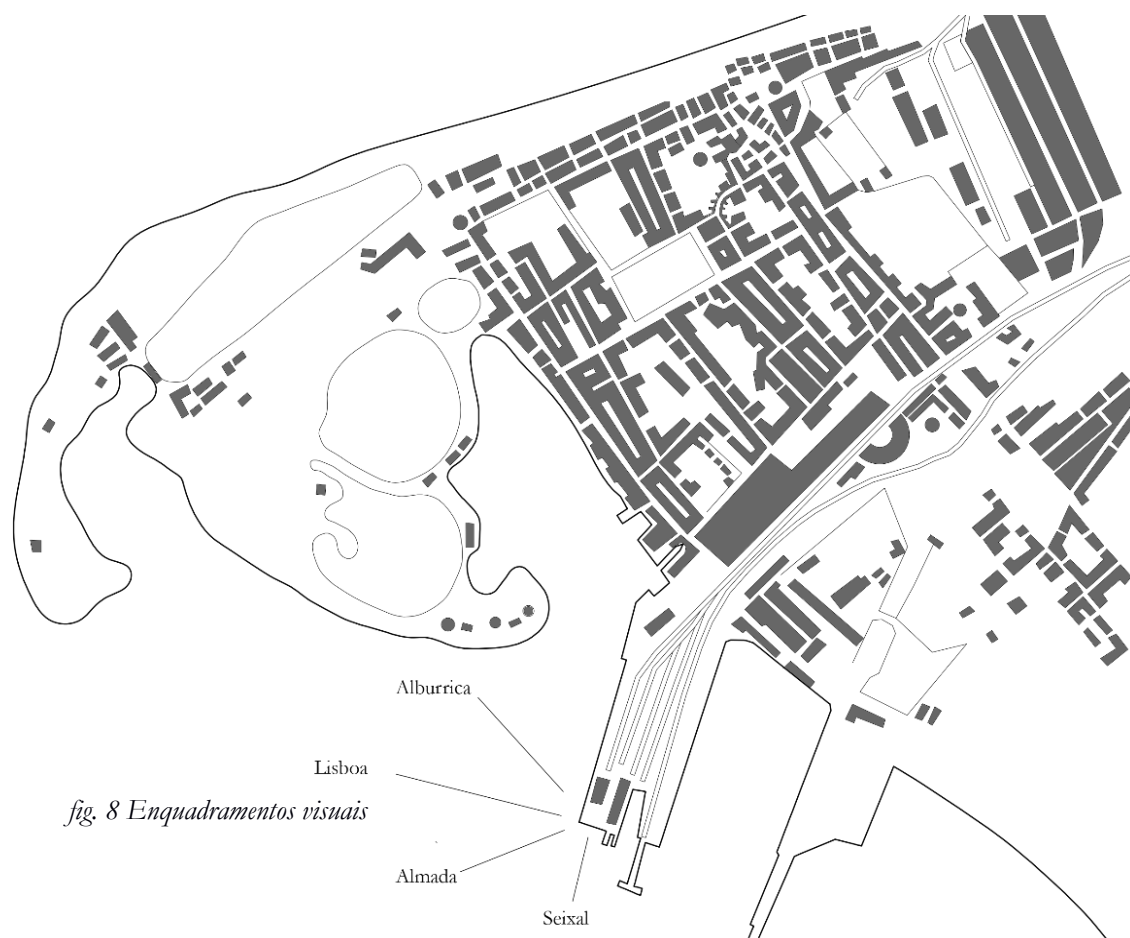


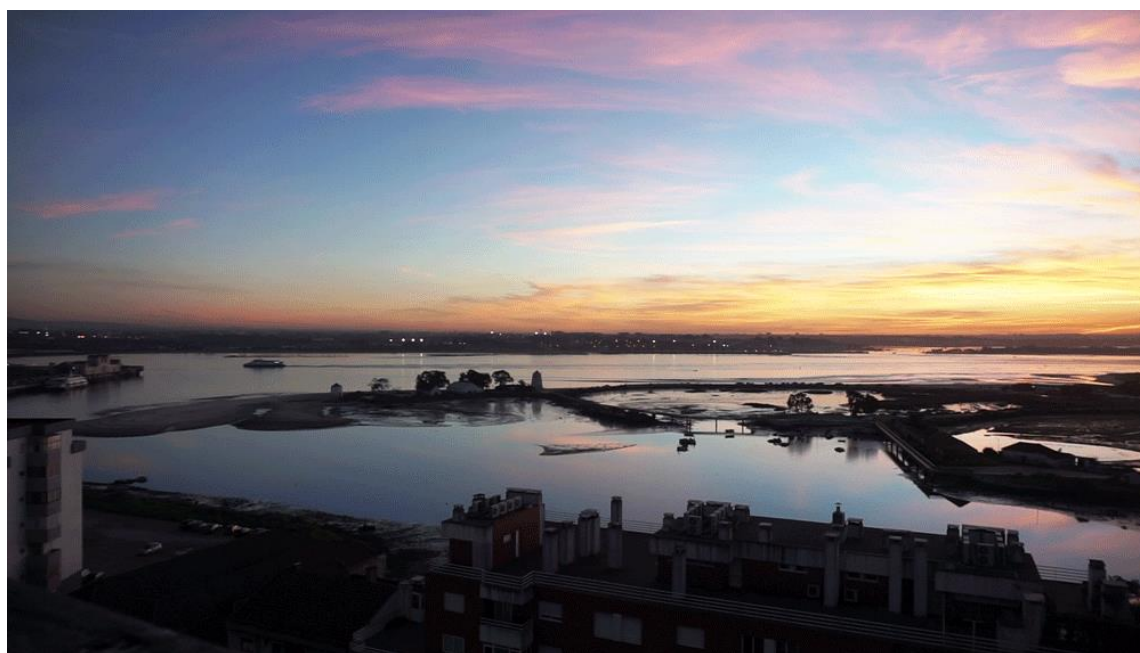
fig. 20 Vista sobre a paisagem de Alburrica

<sup>46</sup> Voz do Barreiro, 13 de dezembro 2002, excerto da descrição da viagem de fialho de almeida

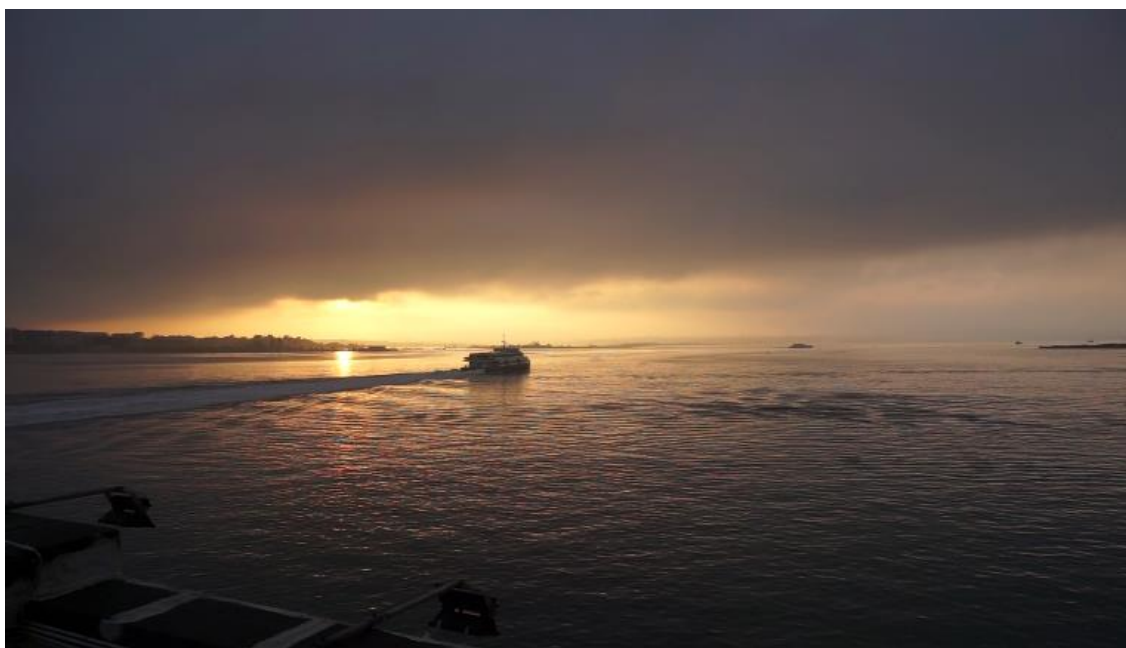




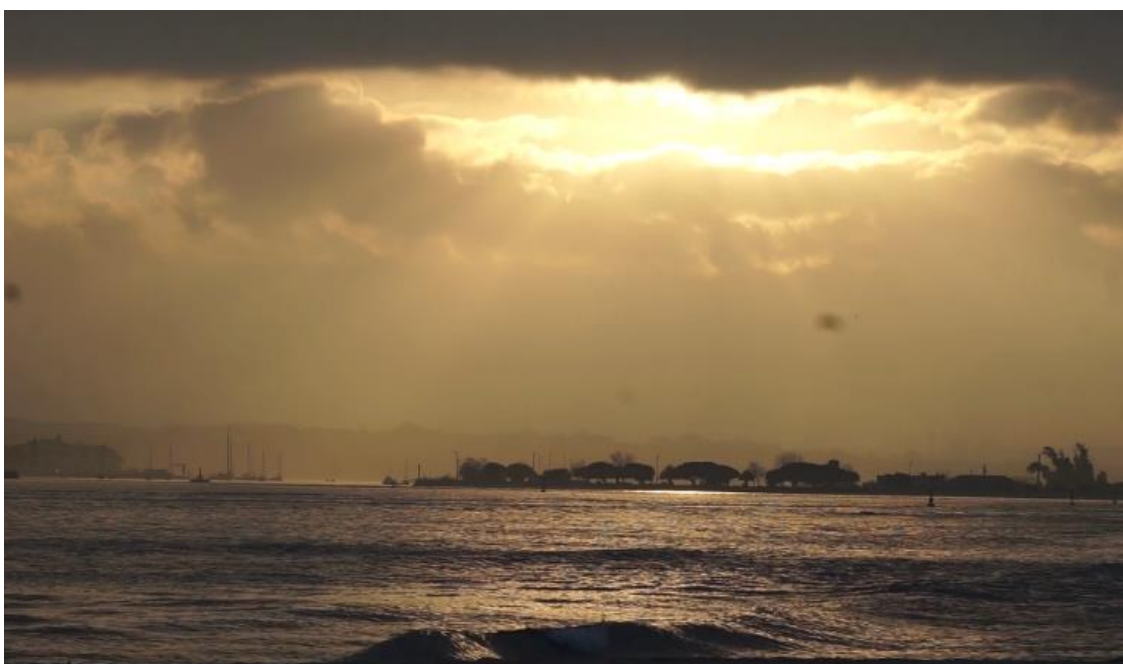
*fig. 8 Enquadramentos visuais*



*fig. 9 Vista aérea, relação entre a estação e Alburrica, no pôr-do-sol*



*fig. 10 em cima vista sobre o rio coina, fotografia tirada do terraço da estação, em baixo vista sobre o rio coina. Fotografia tirada na praia de Alburrica*



### 3.1.3 O sentido

A identidade da cidade Barreiro é caracterizada ao longo do tempo por uma intensa atividade industrial, primeiro manufatureira, depois proto-industrial e, com a chegada do caminho-de-ferro, industrial. Esta identidade é simbolizada pela arquitetura de vários edifícios espalhados pela cidade, considerando que cada edifício contém em si uma parte desta.

O Barreiro possui um vasto património ferroviário, porém o edifício que melhor espelha a identidade ferroviária é, a antiga estação ferro-fluvial, consolidando, no Barreiro o lugar do terminal da linha do sul. Torna-se a porta de entrada e saída da cidade, sendo o ponto por onde se chegava e ao mesmo tempo por onde se partia. A sua arquitetura e envolvente possibilitam o acolhimento do homem que se encontra neste estado de transição, apaziguando o estado de frenesim e ansiedade característico de uma estação terminal.

A estação tem a qualidade de poder suportar o tipo de sensações proporcionadas pela viagem, que ainda hoje estão presentes. Apresenta um carácter de abrigo para as pessoas que esperam pela viagem, mas também acolhe aqueles desta chegada. A estação comporta desta forma uma âncora e um símbolo do homem, representado tanto uma rampa de lançamento para a vida quotidiana, como uma chegada a casa.

De forma a explicar e enaltecer o sentido do lugar da antiga estação ferro-fluvial do Barreiro e fundamentar a pertinência da reabilitação patrimonial da mesma, foi produzida uma curta-metragem intitulada *Entre Estações*. A narrativa tem como objetivo a caracterização do estado em que este património se encontra e utiliza a personagem de uma mulher para o personificar.

A narrativa divide-se em três partes, a primeira intitulada *o desencontro*, passa-se em 2009 no dia em que retiraram os carris da estação da mesma, ou seja, no dia em que esta perde por completo a sua função. A ação inicia-se em Lisboa com a personagem a sair da estação de Santa Apolónia e a caminhar para o terminal fluvial do Terreiro do Paço, onde apanha o barco para o Barreiro (figura 26). Ao sair do barco esta esquece-se de um caderno que levava consigo (figura 25). Não sabendo que estação ferro-fluvial tinha sido desativada, a personagem caminha para a mesma com o intuito de tomar o comboio (figura 24). Ao chegar depara-se com o abandono da mesma, sem linha sem gente sem ruído. Tenta entrar dentro da estação, mas todas as portas estão fechadas e não está lá ninguém para as abrir (figura 29). Tenta sair da estação pela gare, mas não consegue, volta sempre ao mesmo sítio. Ouve o barulho do comboio a sair da nova estação e tenta voltar para trás para o apanhar, mas não consegue (figura 28). Entra num estado de pânico e dirige-se à fachada principal.

Aqui contemplando a paisagem e o pôr-do-sol acende um cigarro e acalma, entra num estado de melancólica e começa a aceitar o que se está a passar com ela (figura 27).

A segunda parte intitulada *O limbo*, passa-se entre 2009 e 2017, esta parte mostra a passagem do tempo através de planos acelerados e em diferentes partes do dia com distintas atmosferas temporais (figura 32). A personagem aceita a sua condição, tira o relógio, o tempo já não passa por ela, está prestes a perder a sua identidade, já não sabe quem é ou como foi lá parar, fica invisível às outras pessoas (figura 31).

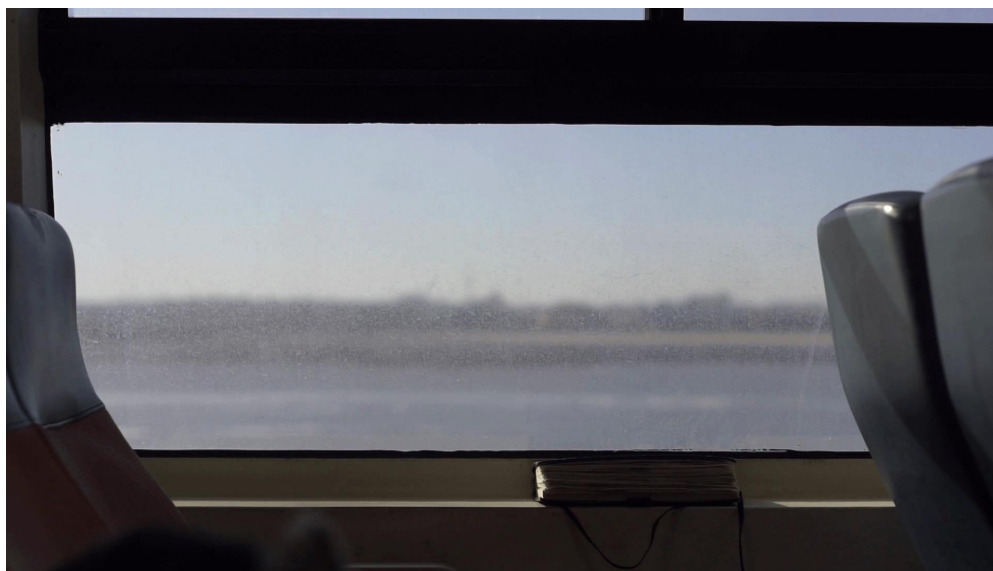
A terceira e última parte intitula-se *A origem*, nesta parte uma segunda personagem entra na ação, um homem senta-se no banco da gare da estação folheando um caderno (figura 32). O homem desperta alguma curiosidade à personagem principal. Pousando o livro no banco de pedra, este levanta-se e vai-se embora. Ao passar pela personagem principal este encara-a. Significando que ele consegue vê-la, ou seja para ele, ela já não lhe era invisível. Ela levanta-se e vai de encontro ao caderno pousado no banco. Ao folhear começa a rever-se nas suas páginas, e começa a recuperar a sua identidade (figura 34). A ação termina quando ela finalmente consegue entrar na estação dirigindo-se à torre do relógio, rompendo com a sua condição de invisibilidade e perda de identidade (figura 33).

Esta história pretende mostrar o estado em que este património se encontra, num limbo, simbolizado pela personagem principal, prestes a perder a sua identidade. O fim da narrativa é otimista, e representado pela segunda personagem, que encontrando e estudando a identidade da estação, simbolizada pelo caderno, tenta devolver-lha. Este devolver da identidade representa a reanimação da mesma, materializada através da proposta de reabilitação da estação apresentada no capítulo 5.

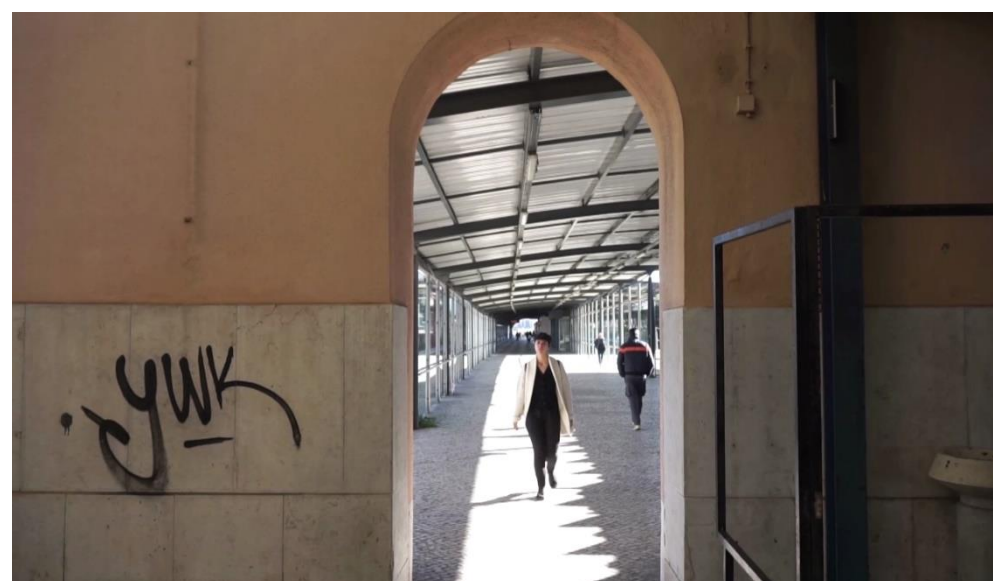




*fig. 13 Personagem entra na estação do Terreiro do paço para tomar o Barco para o Barreiro, min. 1:16*



*fig. 11 Ela esquece o caderno dentro do barco, min. 2:25*



*fig. 15 Caminha para a antiga estação, min. 2:46*

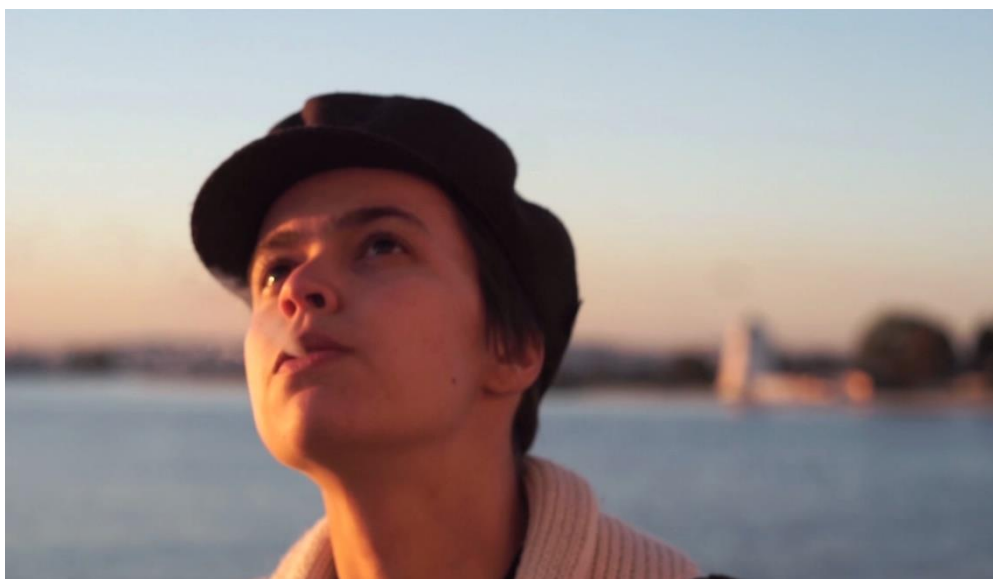




*fig. 14 Não consegue entrar na estação, min. 3:39*



*fig. 13 Tenta apanhar o comboio na nova estação, min. 4:34*



*fig. 12 Acende um cigarro e contemplando a paisagem acalma, min. 6:04*



*fig. 16 Diferentes atmosferas, passagem do tempo, min. 7:25 e 8:22*



*fig. 15 Fica invisível, min. 6:27*



*fig. 18 Segunda personagem entra na ação, folheia o caderno, min. 9:04*



*fig. 19 Revê-se nas fotografias do caderno e recupera a sua identidade, min. 9:34*



*fig. 17 Entra dentro da estação e dirige-se ao terraço do relógio, contempla a paisagem através do Relógio, min. 11:17*



## 4. Considerações para o Projeto

Este capítulo serve para explicar as condicionantes à proposta de projeto de reabilitação (explicado no capítulo 5), através de uma reflexão sobre a arquitetura da estação, de forma a entender o que deve ser mantido, alterado ou removido. Posteriormente são apresentados alguns casos de projetos de reabilitação de edifícios de carácter semelhante à estação. Depois faz-se uma breve análise de alguns documentos e planos que condicionam ou não a intervenção no património. Por último é apresentada uma ação participativa com o objetivo de integrar a comunidade nas escolhas da proposta de intervenção.

*O sentido evolutivo do facto arquitetónico, condição da existência no tempo, resulta da sua capacidade de responder às solicitações culturais das várias épocas e à forma como as sociedades reinterpretem as possibilidades formais e espaciais que contém.*<sup>47</sup>

Sendo o edifício dotado de um grande peso cultural e histórico da cidade do Barreiro, uma intervenção nele deverá respeitar e enaltecer certas características essenciais do lugar. Formalmente a característica de objeto isolado que se insere dentro do rio deve ser respeitada, bem como a sua silhueta alongada que cresce para o céu através de quatro torres, pois estas são as características fundamentais que permitem a identificação imediata do lugar. Contudo existem outros elementos que prejudicam a experiência do lugar, nomeadamente a zona comercial construída no topo da fachada da estação. Esta adição, em primeiro lugar, corta de forma agressiva a fachada sudoeste da estação, não existindo qualquer relação entre estas duas edificações; em segundo lugar este elemento obstrui a relação que a estação tem com o rio e com o sol a poente. Por último esta zona comercial encontra-se devoluta e abandonada, deixando um espaço vazio e sem vivência num lugar que tem uma forte relação com a paisagem.

Outra edificação que prejudica a experiência do lugar é o corredor de vidro que foi construído quando foi inaugurado o novo cais fluvial. Este corredor sofre das mesmas características negativas do centro comercial abandonado, cortando de forma insensível com a fachada sudeste da estação. Assim estas construções, que não têm qualquer valor arquitetónico,

---

<sup>47</sup> TOMÉ Miguel, Património e Restauro em Portugal (1920 -1995), Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, pp.15

devem ser removidas<sup>48</sup>, restabelecendo deste modo, o sistema de vistas que a estação tinha, antes da adição destas edificações modernas.

Alguns dos elementos em ruína devem ser mantidos, de forma a enaltecer a atmosfera romântica, melancólica e nostálgica do lugar. A saber: as abóbadas de tijolo burro que formam a estrutura dos terraços; o relógio na parte superior da estação; a oxidação das asnas da gare que escorre para a parede interior de suporte da mesma; os candeeiros, vegetação presente na gare, as árvores-da-borracha e fetos que crescem no fim da linha.

*A ruína arquitetónica é um exemplo da combinação indissolúvel de desejos espaciais e temporais que ativam a nostalgia. No corpo da ruína o passado é também presente nos seus resíduos, mas já não é acessível, fazendo com que a ruína seja um gatilho poderoso para a nostalgia*<sup>49</sup>

É o próprio estado em ruína dos elementos acima referidos que proporciona a nostalgia do lugar. Assim o seu estado deverá ser preservado e enaltificado numa futura intervenção do lugar.

O interior da estação sofreu inúmeras alterações ao longo do tempo, adicionando e removendo compartimentos consoante as necessidades funcionais de cada época. Atualmente, a experiência que se tem do interior nada tem a ver com a forma alongada do exterior, para além da elevada compartimentação dentro do edifício, através de paredes não estruturais, grande parte dos vãos que compõem a fachada noroeste estão tapados por paredes de alvenaria de tijolo<sup>50</sup>.

Desta forma a elevada compartimentação interior do edifício deverá ser removida, de maneira a estabelecer uma maior relação com a forma exterior, bem como enaltecer os seus materiais mais quentes, como a estrutura abobadada que suporta os três terraços da estação. Esta estrutura permite a existência de um grande espaço amplo no interior da estação, livre de pilares ou outros elementos estruturais. Este elemento encontra-se neste momento coberto por um teto falso de pladur<sup>51</sup>. A forma geométrica das abobadas de tijolo burro, para além de poderem dar ao espaço uma característica potencialmente quente, poderão servir também como difusores sonoros, dando ao lugar qualidade acústica.

---

<sup>48</sup> A sua remoção não implicará grandes demolições pois tratam-se de estruturas metálicas modulares que poderão facilmente ser removidas

<sup>49</sup> HUYSEN - Andreas Nostalgia for ruins, Grey Room , no 23, 2006 pp.7 tradução livre

<sup>50</sup> A falta de manutenção dos vãos desta fachada, permitiu graves infiltrações de água no interior da estação, levando à decisão de os tapar com um pano de tijolos rebocado e pintado com uma tinta plástica

<sup>51</sup> Numa das visitas ao edifício constatou-se que o teto falso de pladur absorveu as humidades do lugar e apodreceu, esfarelando-se e revelando, em algumas zonas, a antiga estrutura de abóbada de tijolo burro que cobria.

Os terraços da estação são também lugares de especial relevância, pois permitem uma visão aérea sobre o território de Alburrica, ganhando uma posição dominante sobre a paisagem. O ambiente onírico e melancólico dado pela envolvente poderá servir como um plano de fundo para concertos ou eventos mais intimistas, como um concerto de Jazz ou tertúlias de poesia.

O terraço onde se encontra o relógio deve servir como miradouro público e o seu acesso deverá ser independente dos outros espaços da estação.

Do ponto de vista programático, deverá ser tido em conta o valor sentimental que a estação representa, não só para os habitantes da cidade, mas também para todos aqueles que, não vivendo no Barreiro, por lá passaram para se deslocarem para o sul do país, mais uma vez trata-se da experiência da viagem enraizada no lugar. Assim o programa deverá ser tratado de forma a não privatizar o espaço, deverá contemplar uma função de abertura ao público. Contudo esta abertura deverá ser controlada para que efeitos secundários perversos sejam evitados. “O condicionamento sofrido pelo património urbano histórico tendo em vista o seu consumo cultural (...) tende a excluir dele as populações locais ou não privilegiadas e, com elas, as suas atividades tradicionais e modestamente quotidianas.”<sup>52</sup> Trata-se de enquadrar o plano programático com as necessidades socioculturais da cidade.

#### 4.1 Condicionantes ao projeto de reabilitação da estação

No plano diretor municipal<sup>53</sup> (PDM), é previsto, para a área territorial ocupada pelo antigo terminal rodo-ferro-fluvial *“a reconversão das áreas a desativar pela C.P. para instalações de equipamentos, instalações comerciais e de serviços: preservação do edifício e estrutura da gare de passageiros, ainda que eventualmente adaptada a novos usos.”* No PDM é ainda referido o restabelecimento da ligação viária com o seixal, através da reconstituição da ponte que fora destruída.

Para as oficinas da EMEF o PDM prevê a *“preservação dos edifícios e das estruturas ferroviárias com interesse patrimonial, podendo integrar uma unidade museológica a criar. Museu da ciência e tecnologia (...)”*. Deste modo o PDM previa, já em 1993, a reabilitação e reordenação do território ocupado pelas instalações do caminho-de-ferro. Isto porque em 1993, as obras para o novo terminal fluvial, estavam já a ser executadas – através do prolongamento do aterro – era também prevista a abertura

---

<sup>52</sup> CHOAY Françoise, *A alegoria do património* Edições 70, pp. 241

<sup>53</sup> O PDM do Barreiro é o mesmo desde 1993, estando em revisão de forma a atualizar consoante as necessidades atuais, mas sem nunca ter sido completamente feito.



da ferrovia na ponte 25 de Abril, e com isto a crescente, perda da importância do caminho-de-ferro no Barreiro e encerramento dos seus principais edifícios. As previsões de alteração das infraestruturas dos transportes foram correspondidas, contudo nada do que está proposto no PDM de 1993 - no que diz respeito à reabilitação do património ferroviário - fora executado.

Por decreto de lei N.º 115/2012 foi criada a Direção Geral do Património Cultural de forma a “assegurar a gestão, salvaguarda, valorização, conservação e restauro dos bens que integrem o património cultural imóvel, móvel e imaterial do País, bem como desenvolver e executar a política museológica nacional.”<sup>54</sup>. Trata-se de uma entidade que assegura o cumprimento das obrigações do Estado no que diz respeito à classificação, conservação, estudo, restauro, proteção, valorização e divulgação do património cultural móvel e imóvel<sup>55</sup>. A DGPC classifica o património em três grupos, património de interesse municipal, património de interesse público e património de interesse nacional consoante o grau de relevância do objeto classificado.

A nível patrimonial estão classificados – segundo a Direção Geral do Património Cultural (DGPC) – no Barreiro sete imóveis. Um Monumento Nacional: Igreja de Palhais; um Monumento de Interesse Público: Igreja de Santa Maria, adro envolvente e antigo edifício dos serviços paroquiais; um imóvel de interesse público: Real Fábrica de vidros de Coima; quatro edifícios de Interesse Municipal: Convento de Madre Deus da Verderena, Portal Manuelino da Ermida de São Sebastião, Edifício dos Paços do Concelho do Barreiro e Igreja da Misericórdia do Barreiro.<sup>56</sup>

A DGPC considera que existem ao todo 21 sítios de interesse arqueológico no Barreiro, com especial destaque para a zona dos moinhos de maré – Alburrica – por conseguinte esta zona encontra-se em processo de classificação.

Atualmente, estão em processo de classificação, mais doze imóveis, segundo o *site*<sup>57</sup> governamental da DGPC, no qual, também, se encontra em processo de classificação o complexo ferroviário do Barreiro. Englobando vários de valor patrimonial, a lista inclui a antiga estação ferrofluvial - objeto principal desta tese -, as oficinas da EMEF (antigas oficinas da C.P.), a rotunda das máquinas, o bairro ferroviário, entre outros. A classificação da DGPC, constitui um mecanismo de defesa do património.

---

<sup>54</sup> <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/quem-somos/missao/>

<sup>55</sup> Diário da República, 1.ª série — N.º 102 — 25 de maio de 2012, Decreto-Lei n.º 115/2012, artigo 2º alínea b) pp 2773

<sup>56</sup> Barreiro 2030, CEDRU 2016 pp. 88

<sup>57</sup> <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/result/?name=&situation=&catprot=&invtema=&type=&concelho=2817&records=10>, 10,

Outra manifestação em defesa do património e da memória ferroviária tem surgido das associações e organizações não-governamentais que nascem da iniciativa de ferroviários.

A Associação Portuguesa dos Amigos do Caminho-de-ferro (APAC)<sup>58</sup> em conjunto com a associação portuguesa para a salvaguarda do património e arquitetura industrial (APAI) e a Associação Barreiro- património, memória e futuro têm vindo a desenvolver um diálogo com a Câmara Municipal do Barreiro (CMB) e as diferentes entidades que detêm o património Ferroviário, a I.P e a C.P, para a instalação de um núcleo museológico dos caminhos-de-ferro nas oficinas da Manutenção Sul e a estender-se em visitas guiadas ao processo industrial que decorre na EMEF, pretendendo contribuir para a manter ativa como empresa industrial. A APAC propõe através de um documento uma visão estratégica para a reabilitação do património ferroviário do Barreiro<sup>59</sup>.

O programa Barreiro 2030, organizado pela equipa do CEDRU, tem como objetivos a criação de cenários de desenvolvimento e melhoramento do Barreiro. Este programa compõe-se em quatro grandes tópicos: ambiental, cultural, social e económico. Das várias componentes que foram analisadas detalhadamente - concluindo com uma análise SWOT – verifica-se que a existência de uma forte rede associativa, no Barreiro, forma uma mais-valia que pode ser potencializadora de melhorias sociais, económicas, ambientais e principalmente culturais.

Das múltiplas abordagens feitas no *Barreiro 2030*, a análise mais relevante – para esta tese – foi feita a nível cultural, em que se conclui a benéfica existência de espaços e elementos culturais, representado e suportado por várias associações que exploram diferentes edifícios de interesse patrimonial. Atualmente existem 49 equipamentos culturais na cidade, 12 com gestão municipal. Existem 8 salas de exposição e 7 auditórios. A produção cultural apresenta, desta forma, uma grande diversidade de conteúdos, suportada pelos inúmeros agentes culturais locais, contando também, com o trabalho de produtores a nível nacional/internacional. Contudo existe “*uma lacuna no domínio das artes visuais, não existindo, para além da Galeria Municipal, nenhum outro espaço com as condições necessárias para acolher exposições de grandes dimensões no centro da cidade*”<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> A APAC é uma associação, sem fins lucrativos, que visa unicamente a promoção do interesse por todos os transportes que circulem sobre carris, tentando reunir todos aqueles que se interessam pelos Caminhos-de-ferro.

<sup>59</sup> <https://www.caminhosdeferro.pt/preservacao/projetos/complexo-ferroviario-do-barreiro/#page/1>

<sup>60</sup> Barreiro 2030 pp. 89, neste ponto o documento ignora a associação para artes e ofícios (ADAO), embora bastante recente esta que tem vindo precisamente apresentar várias iniciativas e exposições no domínio das arte visuais.

Apesar da grande presença patrimonial existente no Barreiro existem apenas 4 museus, ao todo, a sua acessibilidade e proximidade com o centro da cidade não é a melhor. Três destes museus, situam-se, no interior da Quimiparque – *O Espaço Memória, museu industrial da baía do tejo, casa- museu Alfredo da Silva* - no meio do grande núcleo industrial. A sinalética para estes museus é pouca, dificultando a sua localização. O quarto museu, o museu dos fuzileiros que se situa nas instalações da Real Fábrica do Biscoito de Vale de Zebro<sup>61</sup>. “*A oferta de museus e património é extensa, embora não existam equipamentos com maior atratividade de escala regional.*”<sup>62</sup>

Em conclusão, o PDM do Barreiro prevê a reabilitação urbana do espaço em volta do núcleo ferroviário abandonado transformando este património num uso cultural dinamizador da cidade mantendo a identidade do mesmo. A DGPC encontra-se em processo de avaliação do património ferroviário do Barreiro, constituindo um mecanismo de defesa e conservação do mesmo (caso o parecer seja positivo). A existência de um grande número de associações e movimentos ferroviários que lutam aguerridamente pela defesa do património ferroviário constitui outra argumentação contra o seu abandono. Da análise feita pelo CEDRU retira-se a importância cultural e associativa da cidade, como característica relevante no desenvolvimento da mesma.

#### 4.1.1 Projeto participativo

*O Associativismo do Barreiro tem tido, ao longo dos anos, uma presença ativa, sendo uma expressão organizada dos cidadãos, através da qual estes, com a sua ação, contribuem, de forma voluntária, para a melhoria da qualidade de vida das populações e desenvolvimento da cidadania*<sup>63</sup>

O carácter associativo do Barreiro ainda hoje perdura representando um grande dinamizador de atividades culturais e sociais na cidade.

De seguida é analisada duas associações, uma cooperativa e um movimento que, através de reuniões conferências e entrevistas, tiveram um impacto nas escolhas de requalificação da área de intervenção proposta no capítulo 5.

---

<sup>61</sup> Embora situado na Real fábrica do Biscoito de Vale do Zebro o conteúdo deste museu é sobre os fuzileiros e não sobre a importância que esta fábrica teve durante o seu período de funcionamento, descaracterizando este património.

<sup>62</sup> idem

<sup>63</sup> Câmara Municipal do Barreiro, Programa de Apoio ao Associativismo, p.20

## ADAO - Associação De Artes E Ofícios

Localizada no antigo quartel dos Bombeiros do sul e sueste, em frente das Oficinas da EMEF (figura 36) e separada pela linha do comboio, esta associação é o fruto da colaboração entre vários artistas e artesãos independentes. A associação tem como objetivos o desenvolvimento de um centro cultural e oficina de artes. Oferecendo um grande número de atividades e formações artísticas, a associação tem vindo a ganhar uma importância sociocultural significativa, comprovada pela grande aderência de espectadores que comparecem nos *Open Days* – dias especiais em que os artistas abrem as portas dos seus ateliers e expõem as obras que estão a ser desenvolvidas (figura 35).

A reabilitação do edifício, outrora em estado de decadência, está a ser feita, gradualmente, com o contributo de todos os membros da associação, não sendo oficialmente acabada uma vez que o espaço está em constante mudança, comprovado pela visita dos vários *Open Days* onde é possível ver uma nova sala ocupada e personalizada por um novo arrendatário do espaço. É um espaço que está em constante transformação, para além do grande movimento e expressão artística sentida no interior do edifício, o exterior é igualmente personalizado por várias instalações, esculturas, mobiliário urbano e arte urbana, promovendo esta ligação com o interior do edifício. A associação tem vindo a desenvolver outras atividades pela cidade não se limitando à sua sede, realizando intervenções através de esculturas temporárias e colaborações com outras associações.

## OUT.RA

A associação OUT.RA é “uma associação sem fins lucrativos, rigorosamente apartidária, e totalmente centrada na promoção de uma cultura alternativa, ousada e enriquecedora”<sup>64</sup>. É a produtora do Out.Fest – festival internacional de Música Exploratória do Barreiro (Figura 39). Os eventos que promove são maioritariamente de génese musical, performativa e cinematográfica.

A associação é também conhecida pelas várias colaborações que faz com outras associações como a NOS a ADAO e parcerias com a câmara municipal do Barreiro. Sediada no

---

<sup>64</sup> <http://www.outra.pt/pt/a-associacao/>

centro do Barreiro, a associação esforça-se “por contribuir, seja pela programação em si, seja pelos locais que procura abrir à cidade por via da cultura, com especial ênfase nas coletividades de boa memória existentes no Concelho e nos espaços de valor patrimonial (histórico, arquitetónico) nem sempre conhecidos do público em geral.”<sup>65</sup>

Em entrevista com o presidente da Associação, Rui Dâmaso (figura 38), - tendo em conta os fundamentos base da associação - surgiu a pergunta “Consegue imaginar o evento do Out.Fest na estação?” A resposta, sem surpresa, foi afirmativa “Não só consigo imaginar, como há muito tempo que desejamos isso. (...) Desde 2009 que fomos para lá olhar, com olhos de tentar perceber o que é que se podia fazer por lá, neste caso no âmbito do Out.Fest claro, (...) na altura havia problemas com o piso onde estavam os carris, na altura já não estavam estava cheio de rebites, obviamente tu olhas para aquilo e vês ali uma plateia natural tipo um palco encostado onde as máquinas encostavam lá ao fundo, é um *no brainer* mesmo!”<sup>66</sup>

## Cooperativa Cultural Popular Barreirense.

A Cooperativa Cultural Popular Barreirense desenvolve desde 2004 atividade cultural, mas tem a sua origem numa Cooperativa de consumo, designada de Popular Barreirense, fundada por um grupo de operários ferroviários para tentarem resolver a carestia de bens de consumo alimentar. Em 1913, ano da sua abertura, vendia pão e o azeite e emprestava livros, tinha uma biblioteca, entendendo que a cultura permite, ir mais além, crescer, compreender o mundo, integrar-se nele com espírito crítico e tolerância, refere a sua presidente, acrescentando que esta associação tem nos seus estatutos preocupações com a intervenção nas áreas da história e património concelhio e realizou com a associação Barreiro, património, memória e futuro um acordo de colaboração nesta área. Desde 11 de maio de 2009 tem o Estatuto de Pessoa Coletiva de Utilidade Pública.

---

<sup>65</sup> idem

<sup>66</sup> Entrevista a Rui Dâmaso, presidente da associação OUT.RA

## Movimento Cívico de Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro

*“Só interessa cuidar do património e da memória se houver vida no presente e perspectivas de futuro. O paradigma deverá ser assegurar no presente, os interesses da população e da economia regional, projetando para o futuro as iniciativas que melhorem a qualidade de vida dos portugueses em geral e da região do Barreiro em particular.”<sup>67</sup>*

Este movimento “nasce da necessidade de juntar vontades em torno de preocupações comuns sobre a defesa e promoção do Património Ferroviário do Barreiro, o qual se encontra numa situação de abandono e incerteza quanto ao seu futuro.”<sup>68</sup> É um movimento cívico, independente e apartidário.

A associação Barreiro, património, memória e futuro, em conjunto com o Movimento Cívico de Salvaguarda do património ferroviário do Barreiro (MCSPFB) foram as primeiras instituições a desenvolver um projeto de salvaguarda deste património, instalando-se na antiga estação de comboios do Lavradio, onde para além de desenvolver uma atividade de investigação e edição de publicações sobre história e património, realizam a recuperação, manutenção e animação do espaço (Figura 37). Estando ambas empenhadas no avanço dos processos de classificação do património industrial de CUF e do caminho-de-ferro.

### Ação participativa

Seguindo as recomendações da Carta de Cracóvia, estudadas no capítulo anterior, visando a importância da integração da comunidade no processo de valorização patrimonial, foi realizada uma ação participada de forma a ser ouvida as opiniões da comunidade acerca da possível reabilitação da antiga estação ferro-fluvial do Barreiro.

A Cooperativa Cultural Popular Barreirense e o MCSPFB, formam duas entidades importantes na defesa do património ferroviário, por isso foram escolhidas como uma plataforma para apresentação e divulgação da curta metragem *Entre Estações* e posterior debate acerca deste edifício. Inserindo-a no seu ciclo de conferências anuais sobre o património (figura 41).

---

<sup>67</sup> <http://patrimoniobarreiro.blogspot.pt/p/motivos.html>

<sup>68</sup> <http://patrimoniobarreiro.blogspot.pt/p/o-movimento.html>



A sessão de apresentação, que se realizou no dia 17 de março de 2017, tinha como objetivo sensibilizar a população para o tema do abandono da antiga estação, bem como, iniciar um debate com os presentes. Depois da visualização da curta-metragem, foi feito um breve enquadramento sobre a mesma, bem como do trabalho que estava a ser realizado. No final, da apresentação, a palavra foi passada para os espectadores de forma a iniciar um debate sobre “o futuro da estação” moderado pelos respetivos presidentes das entidades e pelo autor (figura 40).

A conferência visou maioritariamente perceber quais as opiniões da população em relação a que uso dar à antiga estação ferro-fluvial. Os intervenientes (que se contaram pelo menos 9) foram convidados a participar de forma livre, apenas com moderação por parte da mesa.

Entendendo hipoteticamente uma parceria público-privada, a grande maioria dos participantes concordaram na aplicação de uma estratégia de usos múltiplos, divergindo na preferência dentro destes.

Um dos usos mais referidos foi o de museu, que pudesse também albergar uma sala de estudo (ao qual alguns membros se opuseram pelo facto das bibliotecas junto ao rio ganharem muita humidade).

O museu poderia ser um núcleo complementar do Museu Nacional Ferroviário, sediado no Entroncamento que detém muitas locomotivas pertencentes ao Barreiro. No entanto, um dos intervenientes relembra que existem muitos museus vazios, ou seja, o museu só por si não traz automaticamente uma melhoria do espaço urbano.

De acordo com a população, é imprescindível que não se percam as marcas patrimoniais que transporta a estação, e isto pode ser resolvido através de um uso que não o comprometa, como por exemplo um *hostel*. A localização de um *hostel* na entrada do Barreiro beneficiária da rede de transportes, maioritariamente da ligação com Lisboa - os turistas são atraídos pelos preços reduzidos. Tendo também outros sistemas de apoio como restauração e atividades náuticas, o novo uso tornar-se-ia sustentável.

Um dos intervenientes afirma que o futuro do Barreiro, representa-se pelos moinhos de maré, ou seja, que o caminho é a degradação. A sua reabilitação não pode ainda ser confirmada por não ser um edifício classificado, e é necessária a intervenção participativa e ativa dos cidadãos para que não se continuem a abandonar e destruir edifícios com valor patrimonial, substituindo-os por outros, muitas vezes através de investimentos exteriores.

Além das intervenções orais, foi também realizado um inquérito, do qual se retiraram algumas conclusões. No total participaram no inquérito 34 cidadãos, 17 de cada género. As questões quantitativas não se revelaram importantes para o presente estudo, focaram-se apenas as

questões que pressupõem um desenvolvimento pessoal, não considerando o número da amostra como representativo da população do Barreiro.

A primeira pergunta aberta foi a seguinte: "Gosta de viver no Barreiro? Porquê?" Ao qual apenas alguns seguiram o seu desenvolvimento e dos quais dois responderam de forma negativa, um deles porque preferiria viver em Lisboa e outro porque refere a cidade como "Imóvel e parada no tempo". A maior parte das respostas foram positivas, destacando-se as seguintes razões: terem nascido no Barreiro e ser a cidade das suas vidas, onde criaram laços; pelas boas acessibilidades e proximidade com Lisboa; pelo marco histórico e qualidade de vida cultural e social; pelo brilho do rio; pela tranquilidade; e por fim, de forma geral, pelo amor à terra.

À pergunta: "Há algum tipo de atividade/comércio em falta? Qual?", 18 dos participantes responderam que sim, 10 responderam que não e 6 não responderam. Daqueles cuja resposta foi afirmativa, evidencia-se o cinema como uma das atividades que mais marca pela ausência, e que, apesar de existir um, é referida a falta de qualidade do mesmo. Também foi mencionada a escassez de: comércio de rua, local e de proximidade; atividades turísticas; espaços públicos de lazer; e zonas desportivas. De forma semelhante, questionou-se também a falta de algum tipo de serviço. Esta não se sente tão fortemente como a falta de comércio, uma vez que a maioria, representada por 14 pessoas, respondeu que não. Dos serviços considerados em falta destacam-se: um centro de saúde; uma rede de metropolitano de superfície; uma loja do cidadão; uma faculdade; um museu; espaços de cultura e turismo.

A última pergunta semiaberta do questionário consistia em perceber qual a preferência de um novo uso para a estação. Assim, existia a hipótese de selecionar três opções pré-determinadas. Devido à possibilidade de escolha, não foram retiradas conclusões de teor quantitativo donde ficam apenas registados na seguinte tabela, por ordem de preferência, os resultados obtidos. As percentagens representadas na terceira coluna da tabela dizem respeito à relação entre o número de respostas obtidas para cada tópico e o número total de inquiridos. Na quarta coluna representa-se a percentagem em relação entre o número de respostas obtidas para cada tópico e o número total de respostas.

Opções de resposta	Nº de respostas	% De inquiridos	% De Respostas
Café/Restaurante	23	62	20
Museu	17	46	15
Eventos musicais	15	40	13
Cais Fluvial / rotas turísticas	14	38	12
Hotel/Hostel	11	30	10
Atelier	10	27	9
Livraria	7	19	6
Núcleo associativo	5	14	4,5
Arquivo/Biblioteca	5	14	4,5
Mercado	4	10	4
Discoteca	2	5	2
Habitação	0	0	0
Total	113	-	100

*Quadro de respostas*

Em conclusão, a maior parte dos intervenientes, concorda que um uso múltiplo para o edifício, um programa turístico e cultural constitui a melhor resposta numa intervenção do mesmo. Basta saber que tipo de programa específico, dentro do conceito turístico e cultural, melhor se adapta às características do edifício. No que diz respeito ao turismo, a reconstituição do cais fluvial, para passeios turísticos no rio sobre o património proto industrial e industrial, constitui uma intervenção no âmbito do turismo cultural, que não descaracteriza a identidade da estação, dado que repõe uma das suas funções originais. Estes passeios fluviais podem estar ligados com uma possível função museológica do edifício. Já a transformação da estação numa unidade hoteleira, poderá fazer sentido a nível económico, mas este tipo de uso não se enquadra com o carácter da estação, mesmo a nível técnico a estação não apresenta uma escala que possa suportar este tipo de uso, para além disso faria a privatização deste espaço.

A nível cultural a gare poderá servir para eventos musicais, como foi referido, no excerto da entrevista feita a Rui Dâmaso, presidente da associação OUT.RA (acima citado) de forma a promover uma interação entre o forte carácter associativo e cultural da cidade com este património.

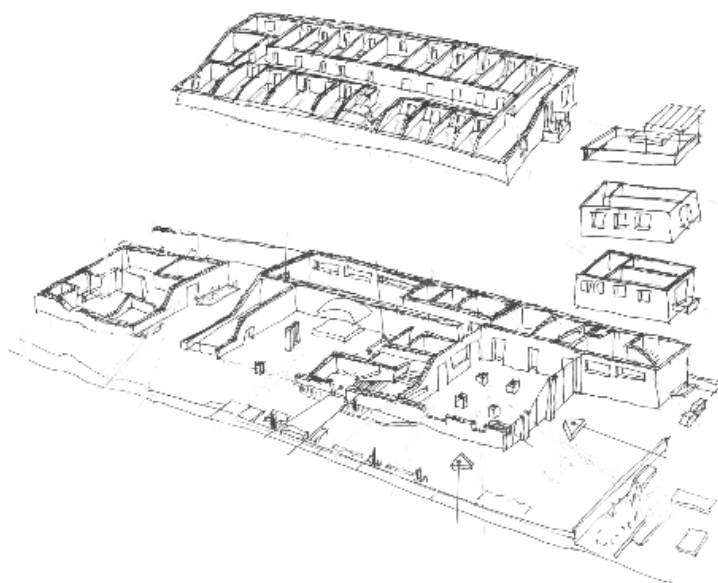
O quadro a seguir representado resume de forma geral os pontos fortes e fracos, as oportunidades e as ameaças que condicionam a realização de uma intervenção na estação.

*Quadro com a análise swot*

Pontos fortes	Pontos fracos
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Edifício icónico da cidade, identitário de uma atividade estruturante da mesma, os ferroviários;</li> <li>- Grande proximidade com a água e relação com a paisagem</li> <li>- Sistema de vistas;</li> <li>- Isola-se da cidade;</li> <li>- Qualidade do ar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difícil acessibilidade, isola-se da cidade</li> <li>- Avenida de Sapadores em mau estado, estrada e muralha</li> <li>- Difícil coordenação do diálogo entre as várias entidades que detêm o património, I.P, C.P e CMB</li> <li>- Edifício da estação em elevado grau de degradação, a precisar de manutenção, especialmente na cobertura da gare;</li> </ul> <p>A linha do comboio divide o espaço tornando a sua acessibilidade pedonal pela avenida da Liberdade difícil;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande área de domínio público ferroviário desaproveitada.</li> </ul>
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oportunidade de criação de sinergias com associações culturais;</li> <li>- Criação de um ponto de valorização do património que seja catalisador da reabilitação futura de outros edifícios de interesse patrimonial;</li> <li>- Ponto de ligação turístico com Lisboa;</li> <li>- O facto de se isolar da cidade permite uma ocupação noturna do lugar sem perturbações sonoras na vizinhança.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perda da identidade do edifício;</li> <li>- Risco de ruína;</li> <li>- Risco de demolição;</li> <li>- Risco de reabilitação superficial destruído o carácter do edifício;</li> <li>- Risco de privatização total do espaço.</li> </ul>



*fig. 35 Edifício sede da associação ADAO*



*fig. 36 OPEN DAY 7.0 Corredor que liga os varios ateliers do edificio, fotografia de Vera Marmelo*





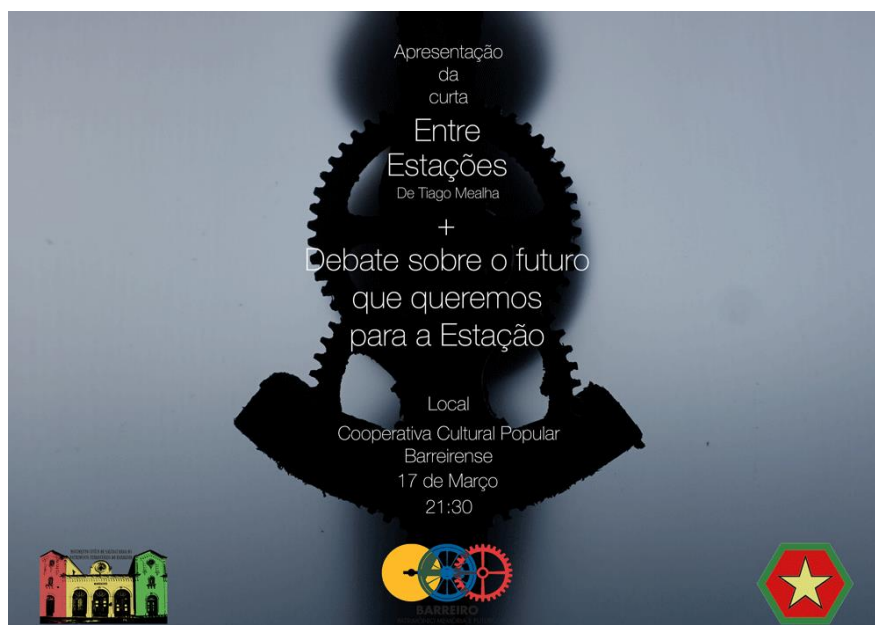
*fig. 37 OUT.FEST 17 concerto no Museu Baía Tejo, Foto de Vera Marmelo*



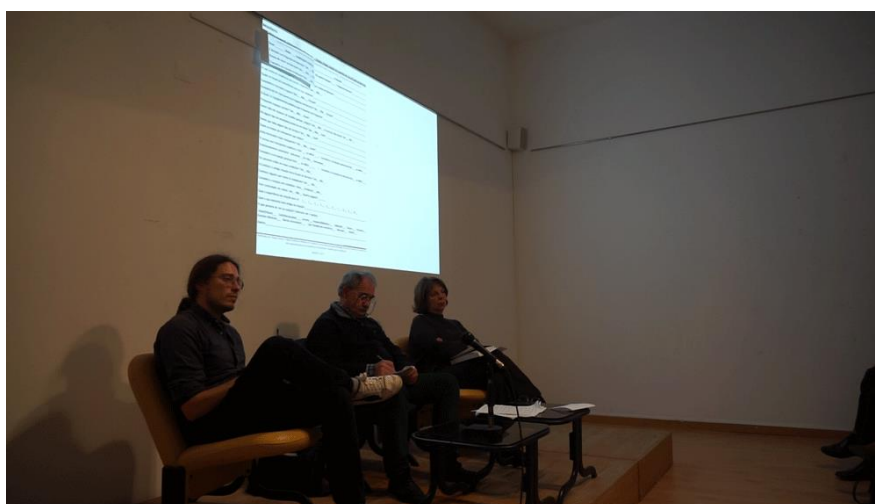
*fig. 38 Entrevista a Rui Dâmaso dia 13 de Março de 2017*



*fig. 39 Conferencia - A luta dos ferroviários - à esquerda Armando Sousa Teixeira, à direita José Encarnação presidente do MCSPFB*



*fig. 40 Cartaz da Conferência*



*fig. 41 Debate, em cima a mesa composta, pelo autor, por Jose Encarnação (MCSPFB) e por Carla Marina (Cooperativa Cultural Popular Barreirense) em baixo intervenção da assistência*



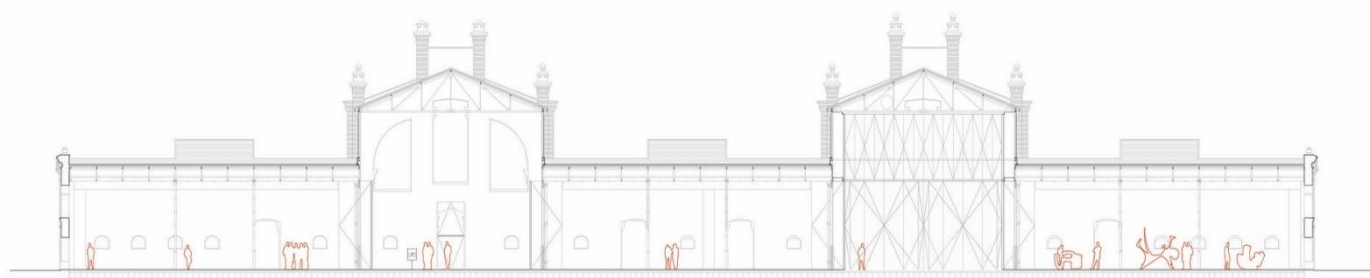
## 4.2 Projetos de referência

Tendo em conta estas considerações aliados ao objetivo de tomar a melhor decisão relativamente ao projeto, são apresentados alguns projetos de referência. Estes irão ser analisados através da sua forma e função, para que se entenda melhor quais são as suas potencialidades e quais os elementos que poderão funcionar como linha guia para a formalização da proposta de projeto de reabilitação da antiga estação ferro-fluvial do Barreiro e sua envolvente.

### Projeto “Hangar 16” em Madrid - Iñáqui Carnicero Arquitectos

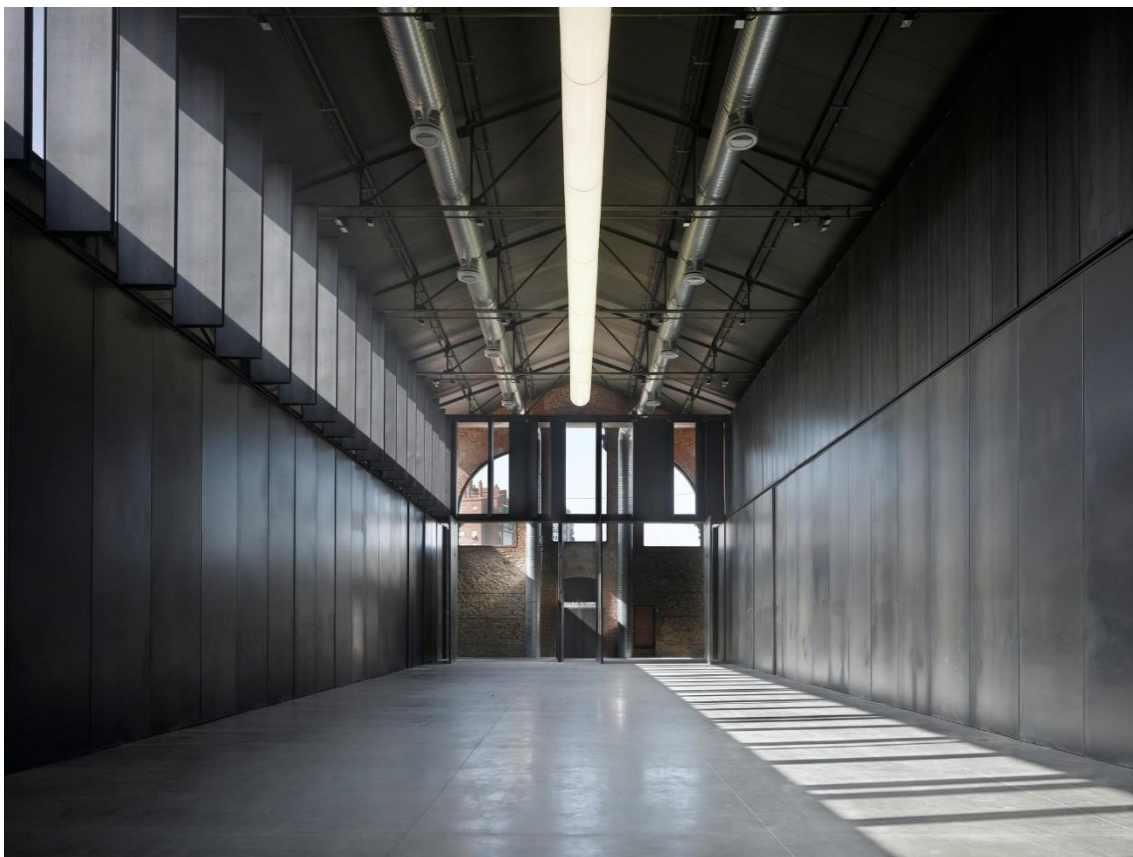
Este projeto foi selecionado como um caso de referência, pois apresenta-nos uma solução para a reabilitação do espaço através de uma mínima intervenção no património, com um orçamento limitado, obrigando a uma solução engenhosa e simples para a reabilitação do espaço. É também pertinente pelo seu novo programa e conceito de organização do espaço interior. Através de um sistema de portas de aço de altura dupla que podem ser abertas ou fechadas e facilmente ajustadas para atender às necessidades do usuário, tornando-o num espaço polivalente e oferecendo inúmeras possibilidades de organização para exposições e instalações artísticas. O antigo edifício matadouro de Madrid, oferece um novo espaço à cidade com um programa que disponibiliza uma variedade de atividades culturais e criativas como por exemplo exposições artísticas.

Após o final da reabilitação, o edifício conserva em si o seu valor enquanto parte da memória patrimonial da cidade e ao mesmo tempo, incorpora no seu interior uma intervenção arquitetónica contemporânea que contrasta com as estruturas antigas, reanimando-o e atribuindo-lhe um novo propósito.

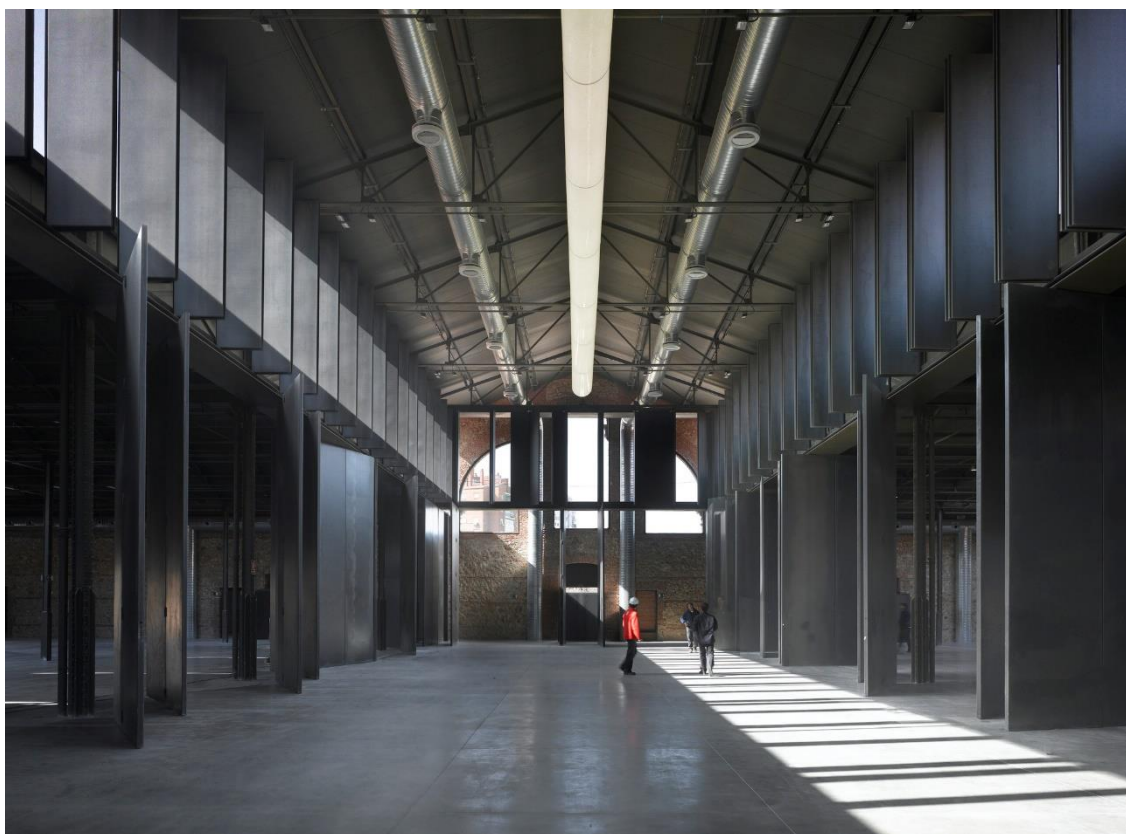


*fig. 20 Corte longitudinal*





*fig. 21 Detalhes das portas de aço.*

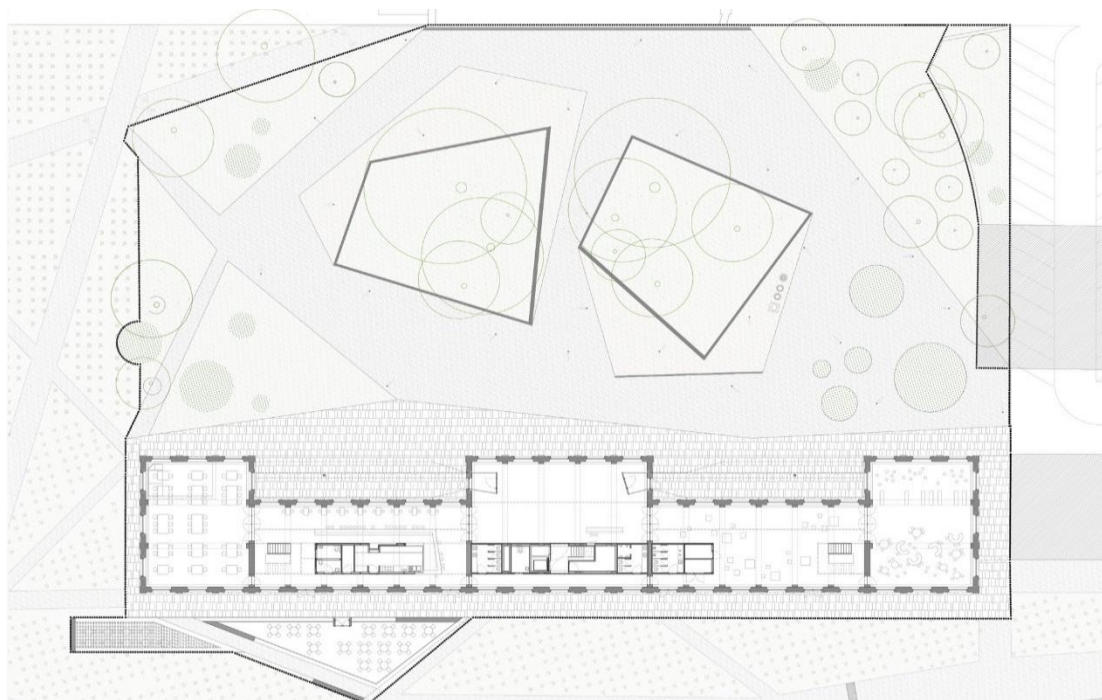


## Reabilitação da Estação Ferroviária de Burgos - Cotell-Martínez Arquitectos

O projeto de reabilitação da antiga estação ferroviária de Burgos é feito através de um programa múltiplo destinado às necessidades da comunidade jovem, propondo um programa de lazer e ócio. A intervenção no espaço público divide-se em duas zonas diferentes: a primeira na Praça da Estação - antigo pátio de viajantes – é reconvertido num espaço público exclusivo para pedestres e na segunda zona, na Gare, onde outrora estavam as linhas de comboio, apresenta-se como uma avenida ajardinada de lazer.

Dentro dos edifícios, o novo programa articula-se pelas várias alas do mesmo. Na ala este, a zona infantil; na ala oeste, o espaço de restauração; no espaço de acesso, no nível do antigo mezanino, a administração; no primeiro piso, a área juvenil, unindo as três torres por meio de passarelas com escadas nos extremos.

A materialidade usada na intervenção estabelece uma relação harmoniosa com a arquitetura industrial do edifício, integrando a sua identidade. Este projeto é pertinente para o presente trabalho por se tratar de uma intervenção numa estação ferroviária com características formais idênticas à antiga estação do Barreiro, constituído por um corpo alongado rompido por três torres. A intervenção no património através de um programa múltiplo virado para a comunidade é outro fator de inspiração, que se constata neste capítulo.

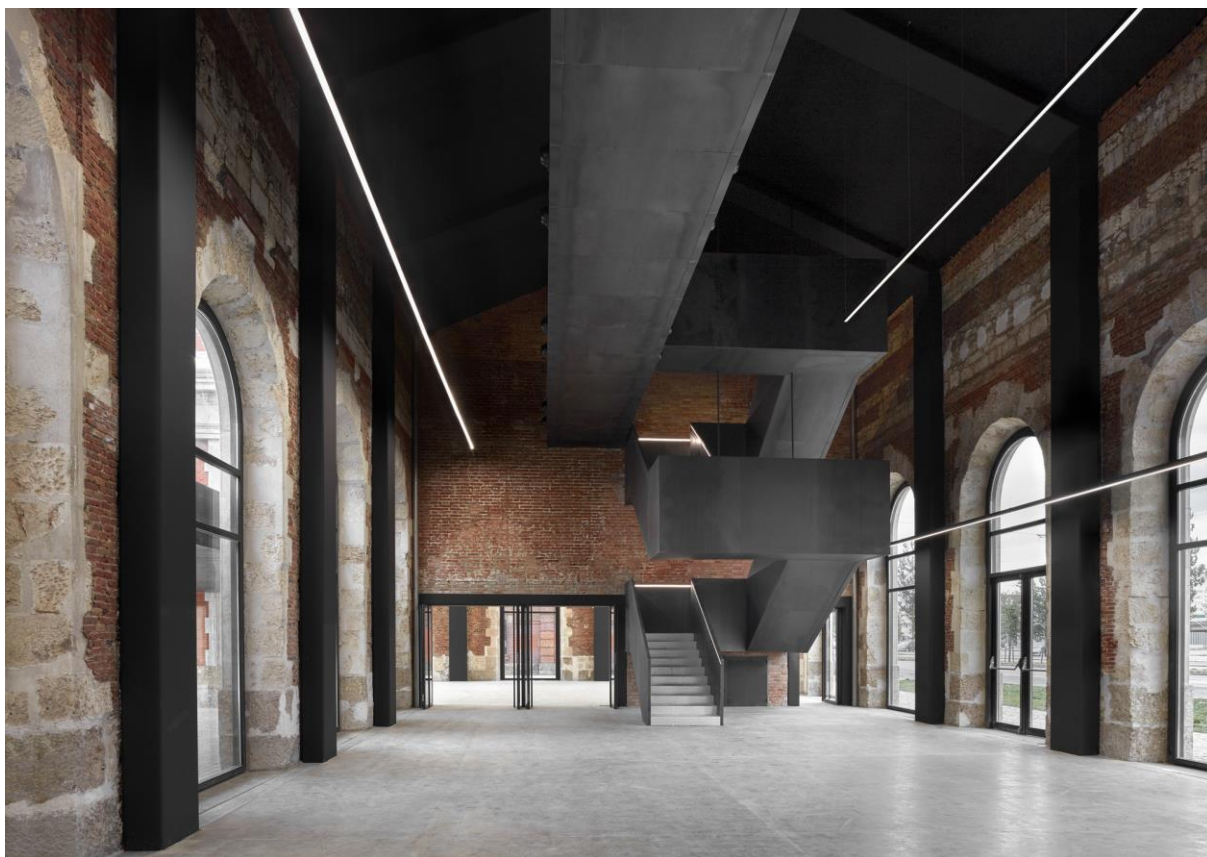


*fig. 22 Planta do piso 0 do projeto de intervenção*





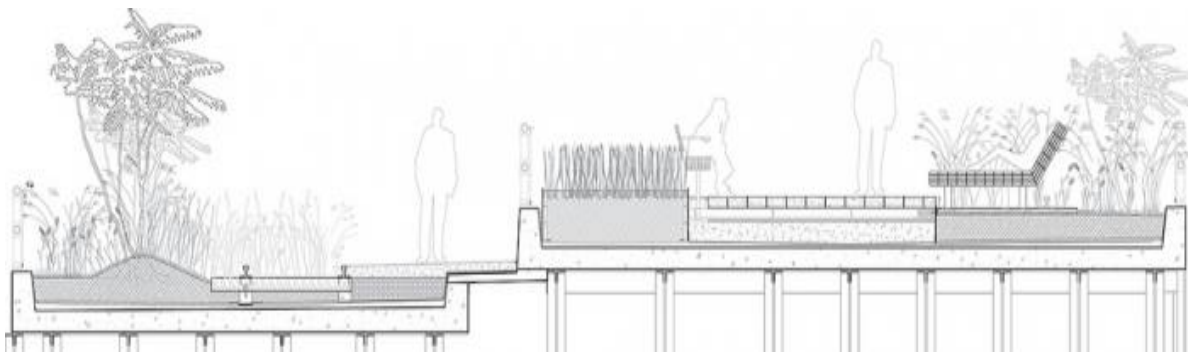
*fig. 23 Fotos de enquadramento e detalhe do projeto*



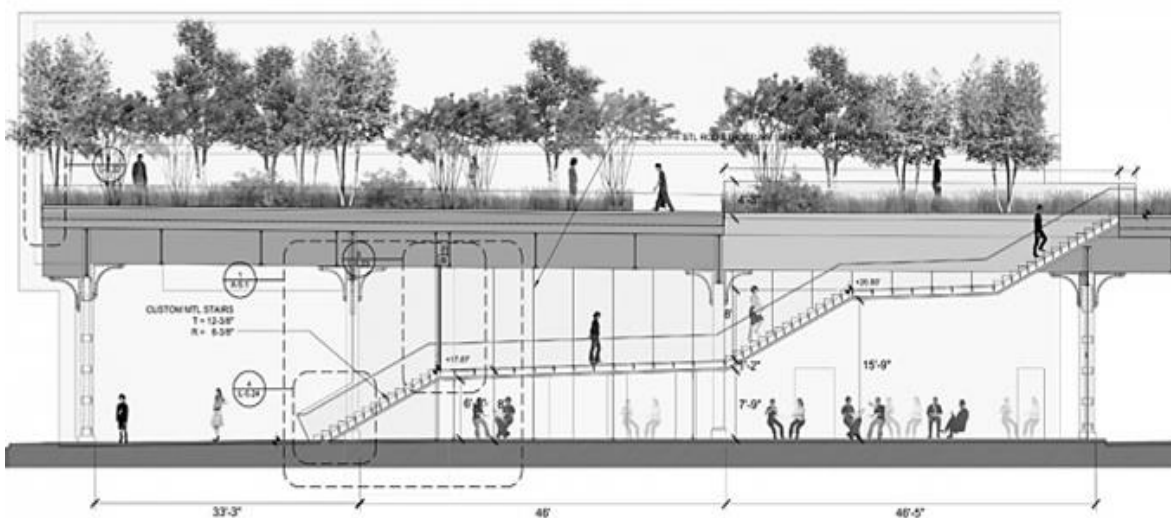
## New York High Line em Nova Iorque - James Corner Field Operations

Este projeto de reabilitação urbana foi projetado sobre uma antiga estrutura ferroviária que se eleva sobre as ruas de Nova Iorque construída em 1930 e que após a sua desativação nos anos 80, perde o seu carácter e fica desagregada da cidade.

O conceito da reabilitação baseia-se na criação de um grande parque urbano que se eleva sobre o território, proporcionando um passeio panorâmico e desafogado do trânsito. O desenho do parque integra a antiga estrutura dos carris metálicos de forma subtil, integrando novamente esta grande estrutura ferroviária na cidade, dando-lhe um novo carácter. Este projeto torna-se pertinente pois na envolvente da antiga Estação do Barreiro existem ainda fragmentos de linha que já não são utilizados, tornando-se fácil fazer um paralelismo entre estas duas situações. Tratando-se as duas de um grande espaço de carácter ferroviário abandonado e desconectado da cidade, a solução encontrada resolve e reintegra na estrutura urbana. É de ressaltar a simplicidade dos materiais escolhidos formando uma coerência entre os carris novos e os antigos.



*fig. 24 cortes construtivos do projetos*







*fig. 25 Materialidades detalhes do projeto*





## 5. Proposta de reabilitação

Tendo em conta o elevado valor histórico, social e cultural que os caminhos-de-ferro tiveram no Barreiro e o grande número de edifícios de arquitetura industrial que estão ao abandono, desde de 2004 - quando o terminal da linha do sul passou para o Pinhal Novo - é proposto, neste trabalho a criação de um núcleo museológico que celebre a memória desta classe operária.

A estratégia vai de encontro ao trabalho já desenvolvido pelas várias associações ferroviárias, descritas no capítulo anterior. Assim é proposto a criação do núcleo museológico “O homem ferroviário” situado nas antigas oficinas do caminho-de-ferro do sul e sueste, e nos edifícios adjacentes onde se encontra o material circulante em desuso. Este núcleo será catalisador da reabilitação do espaço público na envolvente da estação, nomeadamente na avenida de Sapadores do caminho-de-ferro, através da criação de um parque urbano - com ligação à rua Miguel Pais.

Atualmente existe um grande vazio urbano entre a linha do comboio e a marginal da Av. de Sapadores – pelo que o projeto aqui apresentado tem como objetivo a abertura deste espaço à população, através da criação de um parque urbano público. Integrando no seu desenho um skate parque, hortas comunitárias e espaços verdes de lazer e convivência. De forma a melhorar o acesso a este novo parque urbano é projetado uma ponte que liga o território de Alburrica com a Av. de Sapadores.

A estação ferro-fluvial, elemento arquitetónico principal desta proposta, será o ponto de partida deste núcleo museológico. No seu interior é integrando um centro interpretativo, que visa transmitir de uma maneira eficaz e interativa a fenomenologia do lugar, através de uma exposição permanente.

Dentro do edifício é proposto uma sala de exposições temporárias/sala de concertos com um bar e uma zona de restauração. A antiga gare da estação servirá para a realização de eventos culturais, festivais de música e exposições de grandes dimensões. O cais de embarque fluvial localizada em frente à fachada poente do edifício será restaurado para passeios sobre o rio Coina.

É proposta a criação de um novo edifício para as instalações dos serviços da C.P e Soflusa, que se encontram ainda ativos dentro da estação e em frente da mesma – num edifício que bloqueia a relação com a paisagem, como já foi referido no capítulo 4.





fig. 26 Planta Geral da Proposta

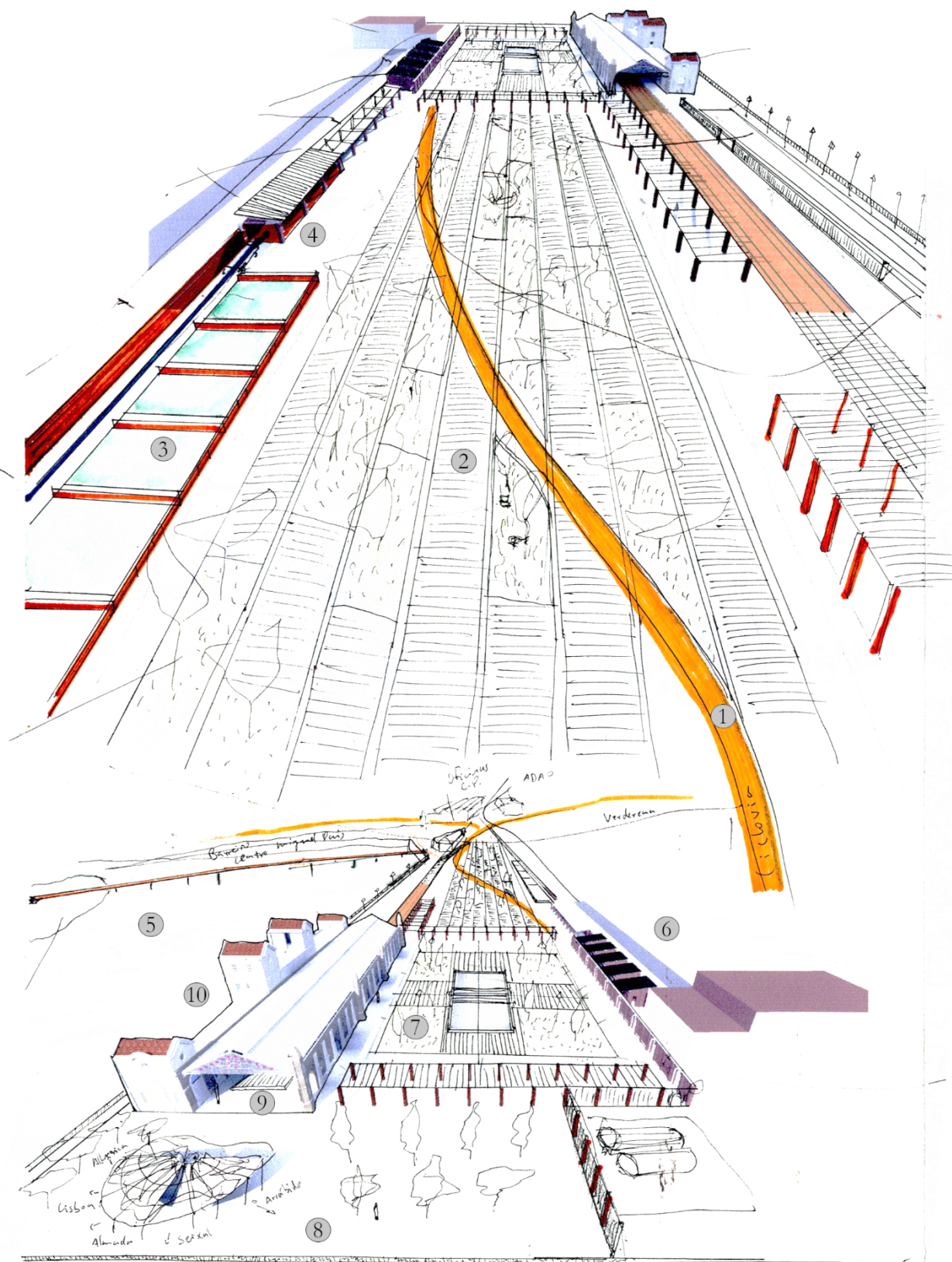


fig. 27 Axonometrias Gerais da proposta

**Legenda:** 1 Ciclovía e entrada para o parque; 2 Parque urbano; 3 Hortas comunitárias; 4 Equipamentos de apoio às hortas / I.S públicas; 5 Ponte Pedonal (ligação com Alburrica); 6 Novas instalações da C.P e Soflusa; 7 Jardim entre estações; 8 Miradouro; 9 Gare; 10 Estação



## 5.1 Ciclovía e entrada para o parque

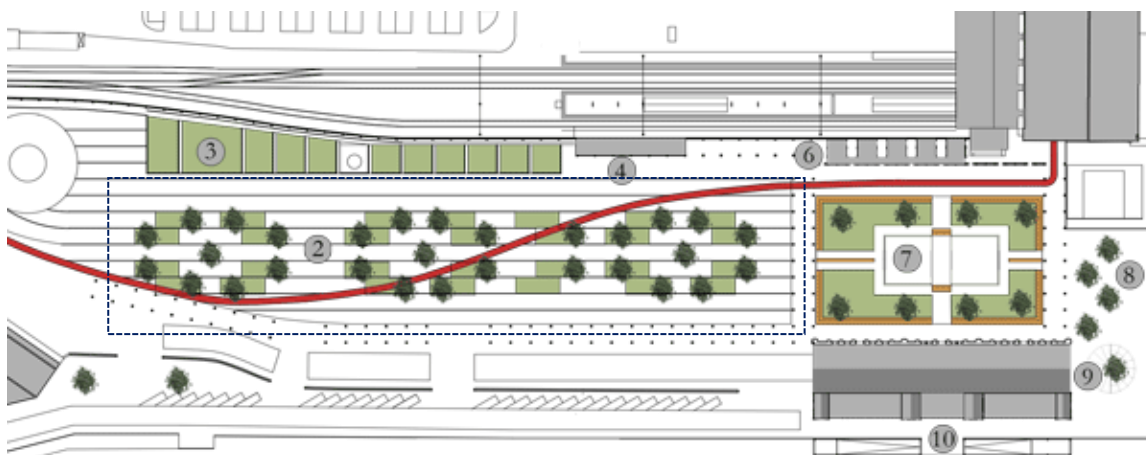


*fig. 28 Fotomontagem, entrada para o novo parque urbano*

A entrada para o parque urbano presente neste projeto final é delimitada pela estrutura do viaduto existente onde os seus pilares de suporte marcam as diferentes passagens para o lugar de intervenção. Os pilares centrais do viaduto enquadram o novo skate parque e constituem o eixo por onde se desenvolve o parque urbano proposto. A entrada pedonal surge da extensão da rua Miguel Pais e os seguintes pilares enquadram a única entrada automóvel a partir da Av. de Sapadores. Os enquadramentos e as diferentes perspetivas que guiam os visitantes pelo projeto foram um fator importante a ter em conta desde o início do desenvolvimento deste trabalho, tornando o espaço público uma extensão dos espaços interiores e vice-versa. Ao entrar para o novo espaço urbano dá-se um jogo de enquadramento que vai revelando passo a passo, os novos elementos edificados da proposta: em primeiro plano surge o antigo armazém dos despachos, agora oficinas e mercado, de seguida o novo parque público com a vegetação e espaços de lazer e por último a antiga estação reabilitada como plano de fundo.

A Ciclovía é o elemento uno do projeto levando o visitante desde do centro do barreiro até ao terminal fluvial, passando por debaixo do viaduto, pelo novo parque urbano e pelo jardim entre estações. O seu desenho entra em rutura com a forma geométrica, intencional, do resto do projeto, marcando um contraste da forma da mesma.

## 5.2 Parque Urbano

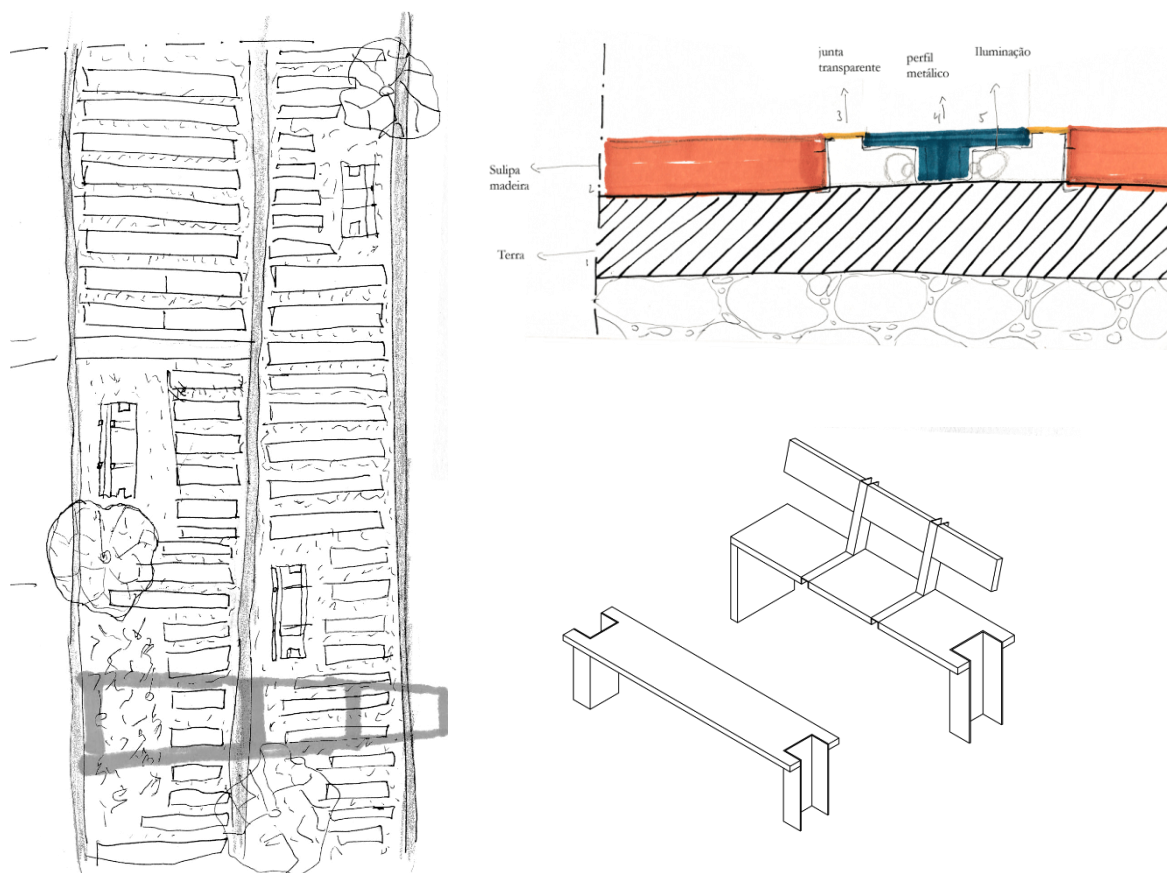


*fig. 29 planta esquemática do parque*

O desenho do parque é diretamente inspirado nas linhas de caminho-de-ferro que existiam neste lugar, tornando a recuperação da memória dos antigos caminhos-de-ferro a principal intenção deste desenho urbano. Deste modo, o pavimento do parque proposto é definido por oito perfis metálicos equidistantes no lugar onde estavam as antigas linhas que convergem em direção ao Jardim Entre Estações (ponto 7) e ao edifício da Estação. Entre estes perfis são criados vários caminhos através de sulipas de madeira enterradas - perpendiculares aos perfis e afastadas 8 centímetros entre si – originando uma relação sempre constante entre o perfil metálico, a vegetação e a sulipa.

O parque é delimitado por um muro de segurança que percorre todo o seu perímetro junto da linha de comboio, construído em tijolo burro e pontuado por pilares, também de tijolo, afastados 5 metros entre si. Este elemento garante a segurança em relação à perigosa proximidade do parque com a linha de comboio em ativo. São também utilizadas pérgulas cobertas com trepadeiras constituídas pela repetição de porticos metálicos e vigas de madeira como suporte pedonal em redor do parque e como elementos de separação entre espaços.

Os caminhos criados são pontualmente rasgados por zonas de maior vegetação com árvores de fruto - figueiras, laranjeiras e oliveiras – oferecendo zonas de sombreamento natural bem como áreas de descanso através da implantação de múltiplos bancos públicos. A vegetação rasteira é composta por arbustos aromáticos de esteva, malmequeres selvagens, funcho e alfazema.



*fig. 30 esboços dos elementos que constituem o parque, mobiliário urbano e sistema de iluminação noturna*

A memória dos antigos carris que estavam presentes no espaço é realçada, de noite, com uma iluminação decorativa do espaço, através da colocação de lâmpadas de baixa potência por baixo do perfil metálico filtrando a luz através de uma junta transparente, entre o perfil e a sulipa de madeira.

A experiência que se pretende retirar deste novo parque urbano relativamente ao visitante que vem do centro do Barreiro será de o encaminhar até à Estação Ferro-fluvial, elemento icónico desta proposta que serve como porta de entrada e saída da cidade, marcado também por um miradouro adjacente ao edifício localizado na ponta do aterro, que simboliza o culminar do espaço urbano projetado com vista para a união do Rio Coia e do Rio Tejo.





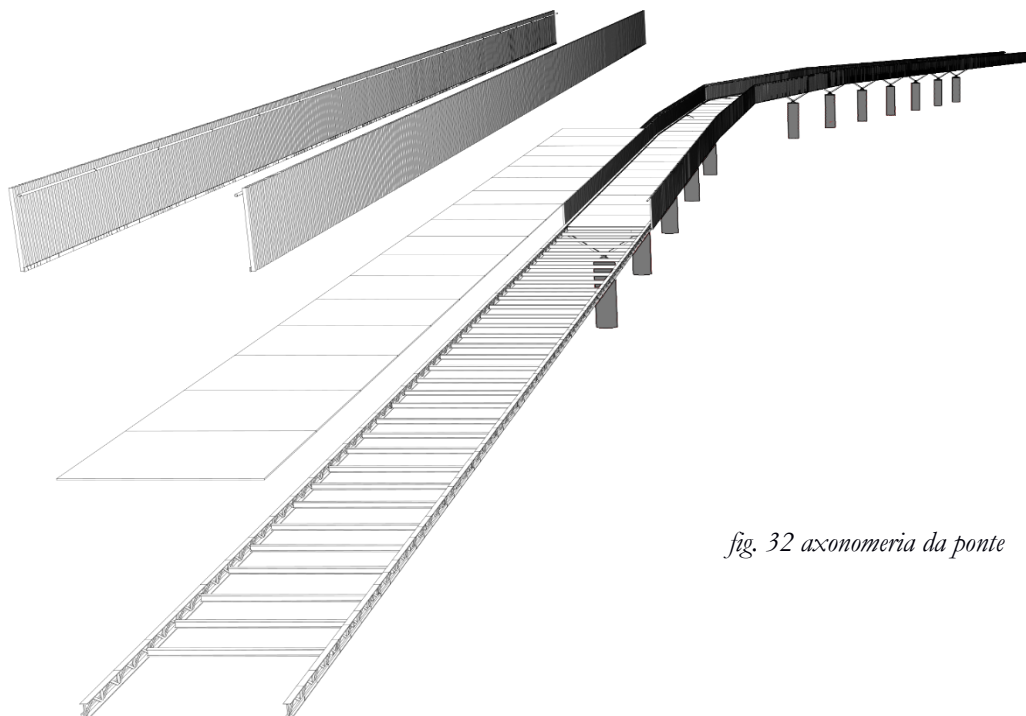
### 5.3 Hortas comunitárias

*fig. 31 render das horta*

As hortas comunitárias localizam-se junto ao muro de segurança que separa o Parque Urbano da linha do comboio ativa. A sua construção é delimitada por um perímetro em tijolo burro com uma altura de 90 centímetros com um topo onde assenta uma lâmina de betão que consolida o pano de tijolo. Os acessos às hortas são feitos por portas de madeira com um quadro de metal que desliza horizontalmente, sobre um sistema de carril, para dentro do muro. No meio das hortas comunitárias é construída uma cisterna para aproveitamento das águas pluviais.

As hortas são ainda servidas por uma plataforma móvel que se desloca sobre um monocarril para facilitar o transporte dos alimentos e ferramentas. Esta estrutura encontra-se entre o muro que separa a linha do comboio e as hortas.

#### 5.4 Ponte pedonal (ligação com Alburrica)

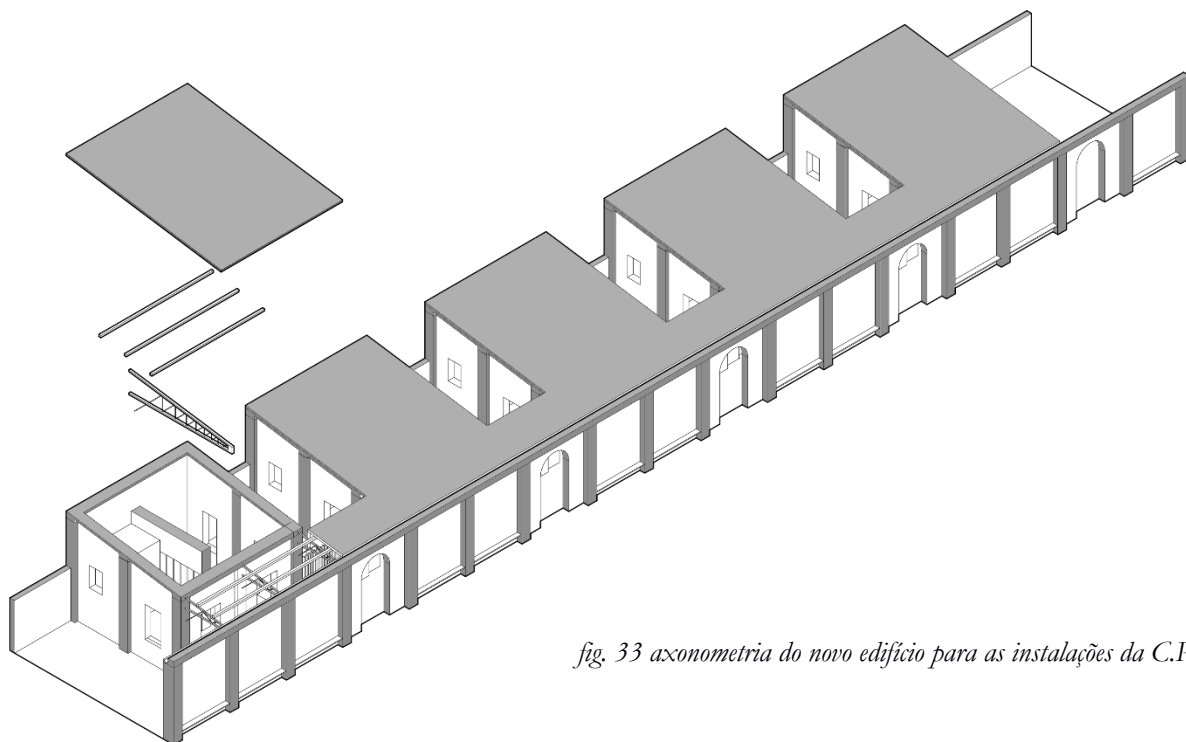


*fig. 32 axonometria da ponte*

Um dos desafios que este território apresenta é a escassez de acessos a partir do centro da cidade até à Estação e o viaduto construído sobre as linhas de comboio, que veio estabelecer uma passagem de nível desnivelada, é um elemento urbano que cria uma barreira espacial e visual, dificultando o acesso à Av. de Sapadores. Para colmatar esta situação é proposto um novo acesso materializado por uma ligação pedonal através de uma ponte que liga a Avenida com a Praia de Alburrica. Este novo percurso não só melhora o acesso ao território de intervenção como simboliza também uma união física entre os dois patrimónios existentes nesta área: o património ferroviário e o património moageiro. Assim a ponte proposta servirá como uma continuidade com os recentes passadiços construídos junto das ruínas dos moinhos de maré de Alburrica, melhorando a qualidade do espaço público do lugar.

A estrutura da ponte projetada assenta sobre pilares de betão estrategicamente posicionados no rio. De forma a garantir o acesso à pequena doca de pescadores existente na marginal da Av. de Sapadores, a ponte tem uma pequena inclinação para ganhar altura e manter a distância de quatro metros em relação ao nível da água, permitindo a passagem segura de barcos de pequeno porte por de baixo da mesma.

## 5.5 Novas instalações da C.P e Soflusa



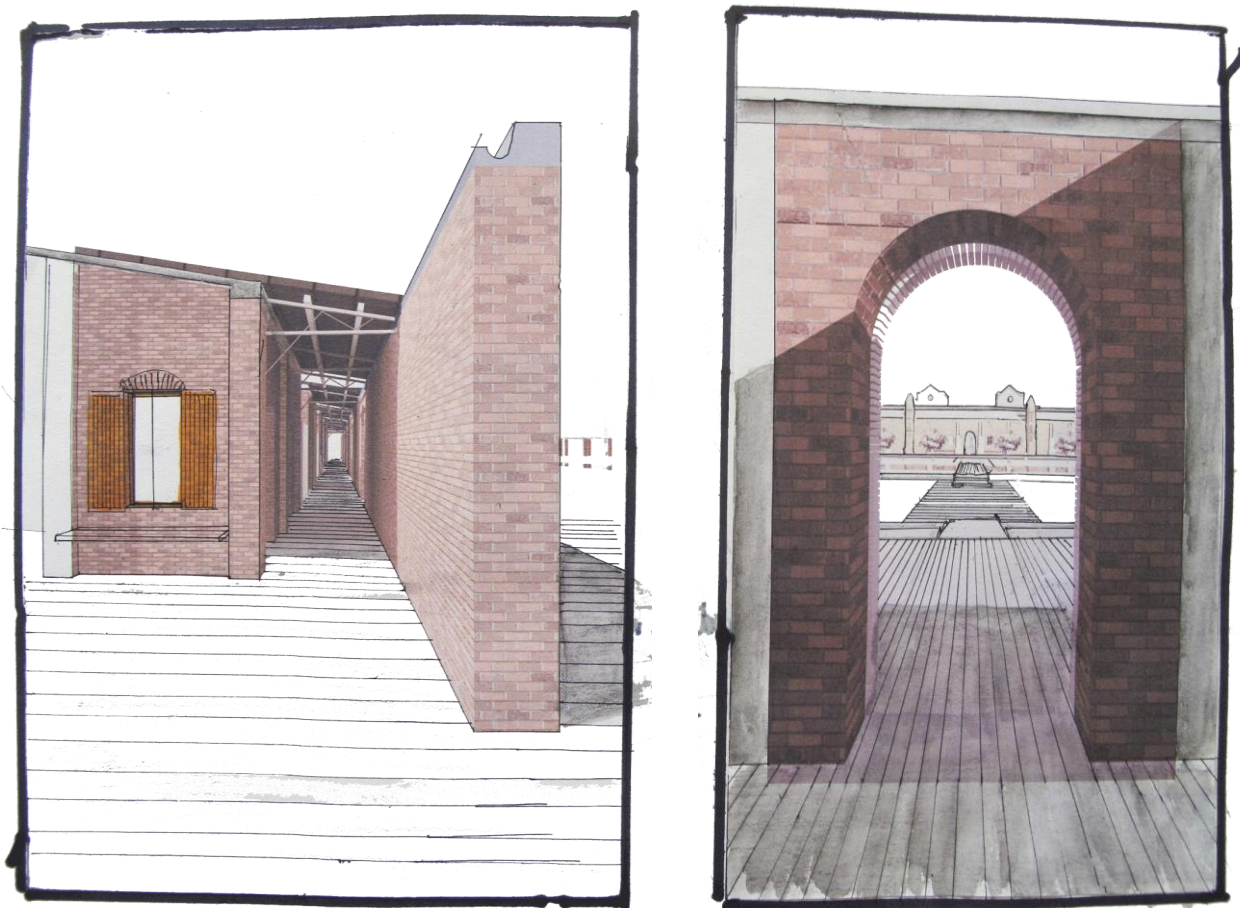
*fig. 33 axonometria do novo edifício para as instalações da C.P e Soflusa*

Com a proposta de demolição das instalações da Soflusa, justificadas no capítulo anterior, e a demolição das paredes interiores não estruturais, que serviam os serviços da C.P. no interior da Estação, surge a necessidade de criação de um novo espaço para estas entidades. É proposto um novo edifício junto da nova estação de comboios, facilitando o acesso dos funcionários aos balneários e diferentes repartições a partir dos seus espaços de trabalho. Estas novas instalações aproveitam o acesso já existente através de uma rampa nas traseiras da nova estação, para uma melhor permeabilidade entre o edificado proposto, a estação de comboios e o jardim entre estações.

De forma a ser criado uma relação harmoniosa entre este novo edifício e a estação antiga é criado um muro construído em tijolo burro e sustentado por contrafortes, conferindo-lhe as propriedades formais semelhantes ao muro de suporte da gare da estação. Esta estrutura serve, não só como elemento harmonizador da envolvente, mas também de suporte da cobertura de um corredor, exterior, que acede às diferentes zonas do edifício. Na parte superior encontra-se uma cinta de betão que consolida o pano e pilares de tijolo e serve também como caleira da cobertura do edifício de uma só água. O muro é ainda rasgado por vários vãos arqueados, novamente um aspecto propositado e idêntico ao que acontece no muro da antiga estação, que acedem ao corredor.

Entre cada contraforte deste muro existe um banco criado por uma lâmina de betão de quarenta centímetros de largura.

O edifício é composto através da repetição de dois módulos semelhantes. O primeiro serve a função de balneário dos funcionários da C.P, Soflusa e os funcionários da limpeza e manutenção das zonas comuns. Cada módulo é afastado 3 metros criando entre si pátios comuns, de convívio, de 17 metros quadros. O segundo módulo é uma derivação do primeiro - em termos estruturais é absolutamente igual - apenas muda a sua configuração interior servindo as repartições dos escritórios e zona de perdidos e achados.



*fig. 34 fotomontagem do novo edifício da C.P e Soflusa*



## 5.6 Jardim *Entre Estações*



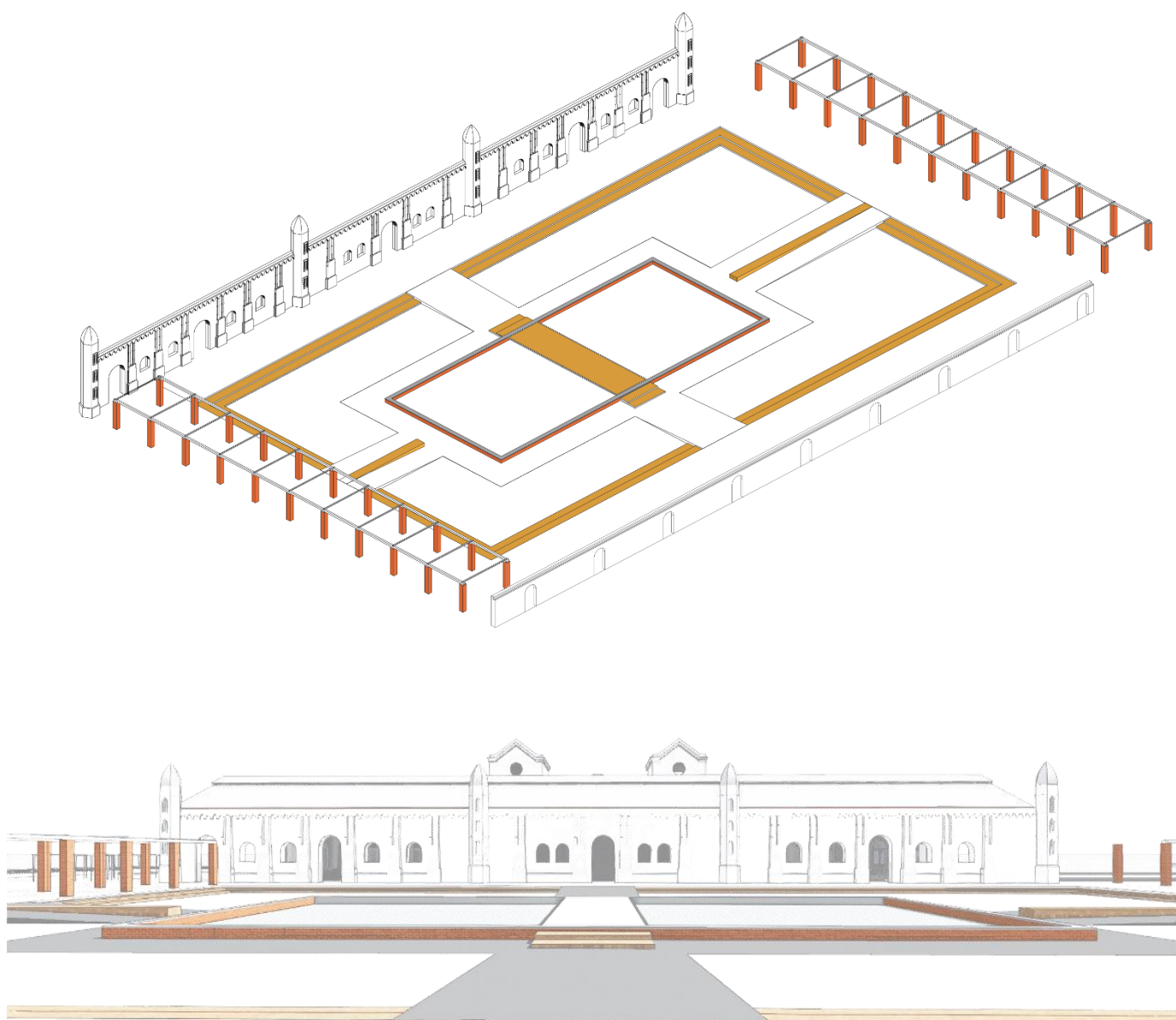
*fig. 35 fotomontagem do Jardim Entre Estações*

Este jardim é o elemento que liga a antiga estação reabilitada com o novo edifício criado para a C.P e Soflusa adjacente à nova estação de comboios. Antecedido pelo parque urbano e situado entre os dois edifícios, este espaço é o ponto do projeto mais abrigado dos ventos dominantes e por isso, uma zona de maior conforto e permanência. Enquadrado pelo espaço entre os dois edifícios e as duas pérgulas que os unem, o jardim é desnivelado em 40 centímetros criando um perímetro delimitado por dois degraus e quatro rampas de acesso. As rampas estão enquadradas com os principais eixos da estação e com o ponto mediano do parque urbano.

No centro deste jardim é criado um espelho de água, tornando o espaço mais harmonioso e fresco. A estrutura usada para a criação deste espelho de água é igualmente o tijolo burro, materialidade escolhida tendo em conta o estilo industrial fortemente presente na cidade. Em eixo com a entrada da estação existe uma ponte por cima do espelho de água, que faz a ligação entre os dois edifícios existentes.



A vegetação deste espaço é composta por oliveiras e zonas de canteiros com arbustos aromáticos criando um ambiente mediterrâneo. A intenção é criar um jardim que possua uma escala que harmonize com a sua envolvente e enalteça estação. Pela sua escala que está ao alcance e à medida do homem. Isto é, o lago, o desnível, as pérgulas e o novo edifício, possuem dimensões tais que permitem uma apropriação variada e confortável do espaço. A intenção principal deste espaço é a criação de uma zona de estar que seja acolhedora e que não fira os sentidos. A experiência deste lugar convida a uma paragem, no percurso do projeto, e a um olhar interior.



*fig. 36 axonometria e perspectiva do jardim Entre Estações*

## 5.7 O miradouro

O miradouro situa-se na ponta sudeste do aterro, uma zona privilegiada onde culmina o percurso público e com maior contacto com o rio e o com o horizonte, obtendo-se uma visão de 180° sobre a margem do rio e 270° no seu vértice sobre a paisagem, composta pela foz do rio coina. O miradouro é antecedido pelo jardim *Entre Estações*, este jardim por ser mais abrigado e, por ser enquadrado por quatro elementos, as duas pérgulas e os dois edifícios, têm uma atmosfera mais abrigada levando a um olhar mais interior, como já foi explicado. A fronteira entre estes dois espaços delimitada pela pérgula a sudeste marca o ponto em que o olhar se abre para a paisagem.

De forma a evitar a vertigem que a passagem entre estes dois espaços possa causar, são plantados pinheiros mansos de grande copa criando zonas de sombreamento natural, no espaço médio entre a pérgula e o limite da marginal. Na zona limite não haverá zonas de sombreamento para que a relação que se tem com o céu neste ponto não seja obstruída. São criados desta forma três momentos: o momento da passagem para o miradouro marcado pela pérgula, o momento onde se encontram os pinheiros mansos oferecendo uma zona mais fresca e de descanso e o momento da chegada ao limite do aterro e confronto direto com a paisagem.

Nesta zona é ainda criada uma pérgula enquadrada com o eixo da gare da estação. Esta pérgula é diferente das outras, não sendo constituída por pilares de tijolo, é formada pela repetição de um pórtico de metal disposto circularmente. A estrutura serve como suporte dos ramos de uma figueira que se situa no centro da estrutura composta pelos pórticos. A intenção deste elemento é de criar nichos que se abrem para a paisagem possibilitando enquadramentos diferentes sobre a mesma. Os nichos são criados pelo espaço entre cada pórtico contendo um banco de madeira.

Neste espaço de miradouro é ainda criado uma zona de esplanada servida pelo bar da estação situado no topo sudeste da mesma.

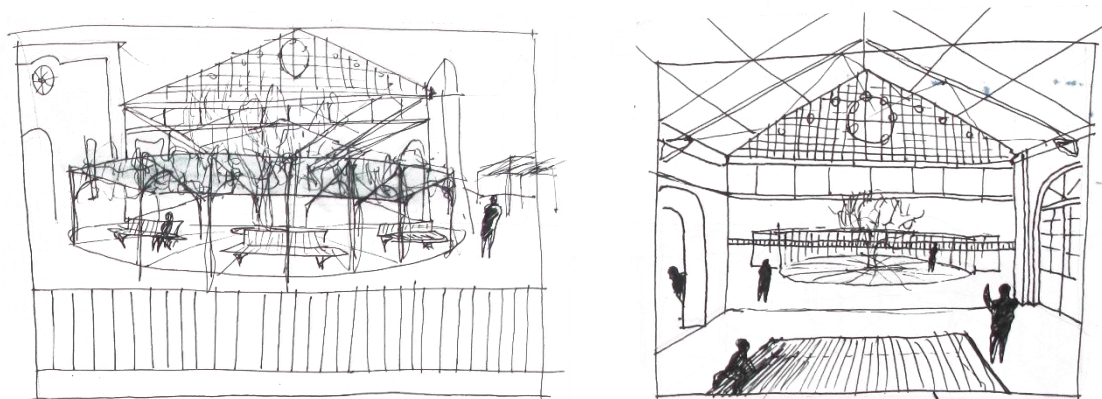
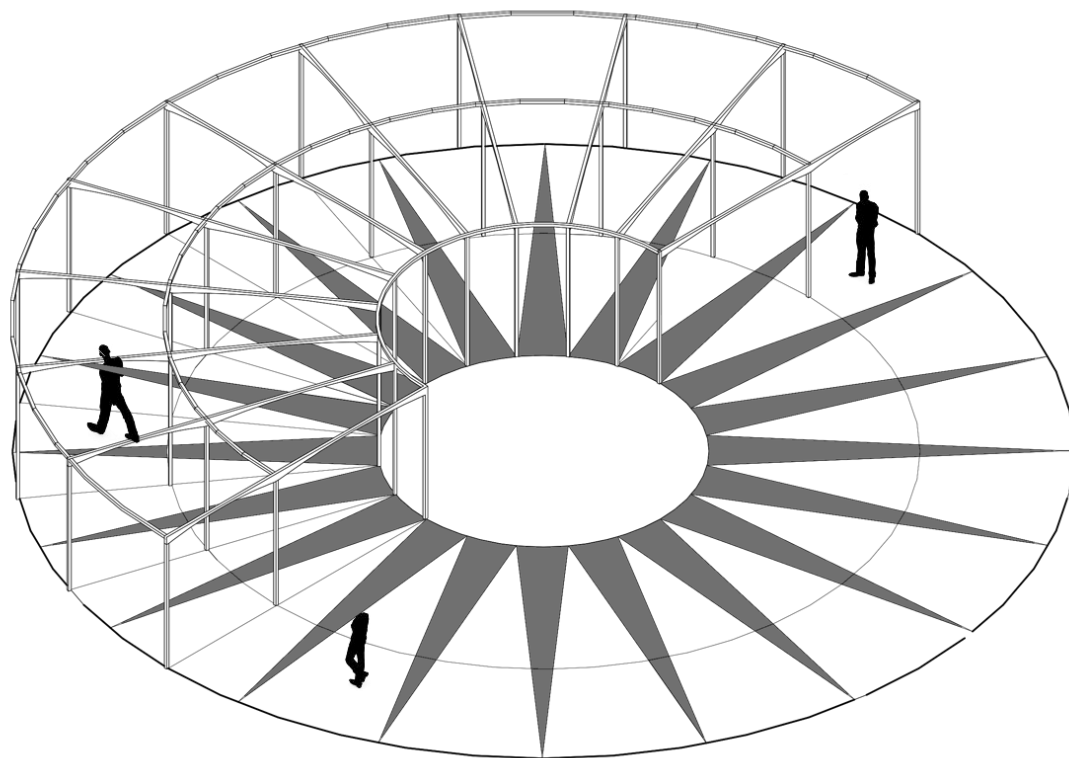


fig. 37 desenhos do miradouro



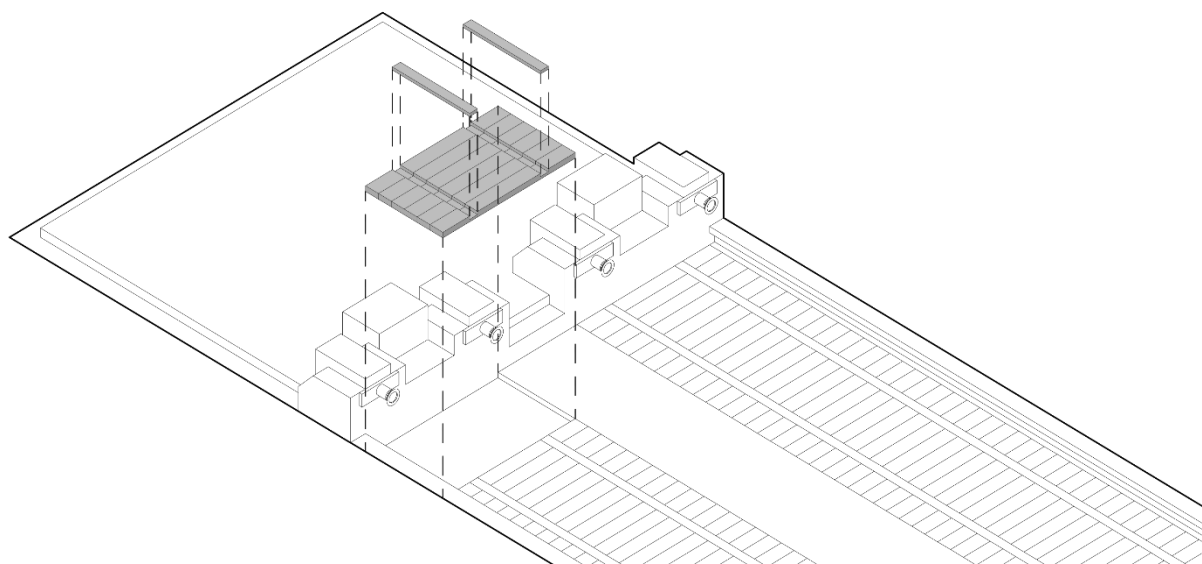
*fig. 38 desenhos do miradouro*

## 5.8 Gare

Com a retirada dos carris de ferro da gare da estação, esta ficou como um espaço residual perdendo completamente a sua função principal, servindo apenas de passagem para o novo terminal fluvial. Da conclusão da análise feita é proposto a criação de uma zona para eventos culturais, justificando pela potencial sinergia que o projeto pode ter com as várias associações culturais e sociais do Barreiro. A intervenção na gare procura, de uma forma não intrusiva resolver e adaptar o seu uso a este tipo de programa.

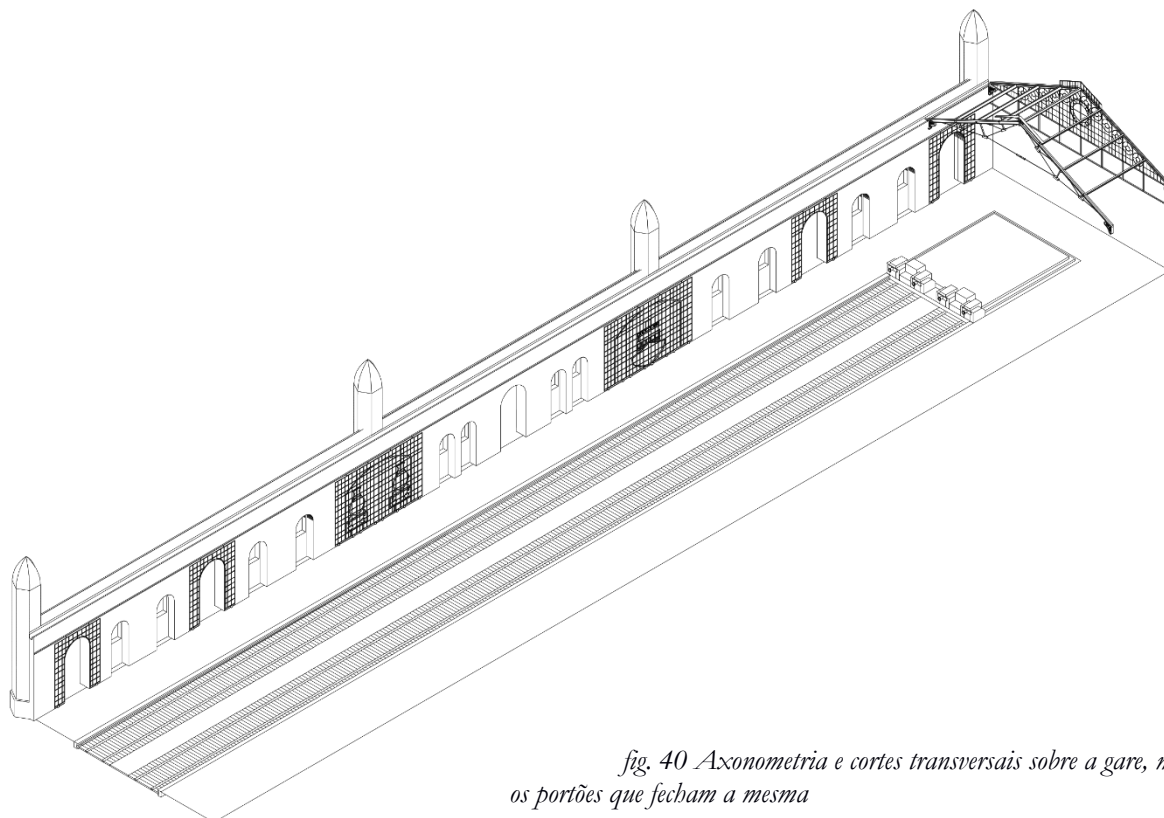
Assim é proposto uma intervenção mínima nos elementos que traduzem a atmosfera do lugar, as asnas, o pavimento marcado no cais de embarque, a estrutura de betão no fim da linha, a vegetação e o desnível da zona dos carris.

O palco que receberá os concertos é feito através da extensão da plataforma de betão no fim da linha sendo adicionado dois metros ao seu comprimento. Os elementos dos amortecedores servirão como canteiros para vegetação trepadeira. Atualmente o desnível da zona dos carris é composto por um pavimento alcatroado irregular. Desta forma será adicionado um pavimento em sulipas de madeira de forma a regularizar este piso, mas mantendo o desnível original. A utilização das sulipas, orientadas perpendicularmente ao eixo da gare, serve como estrutura base de encaixe de um outro elemento em madeira. O efeito produzido neste pavimento é a recriação do desenho do carril.

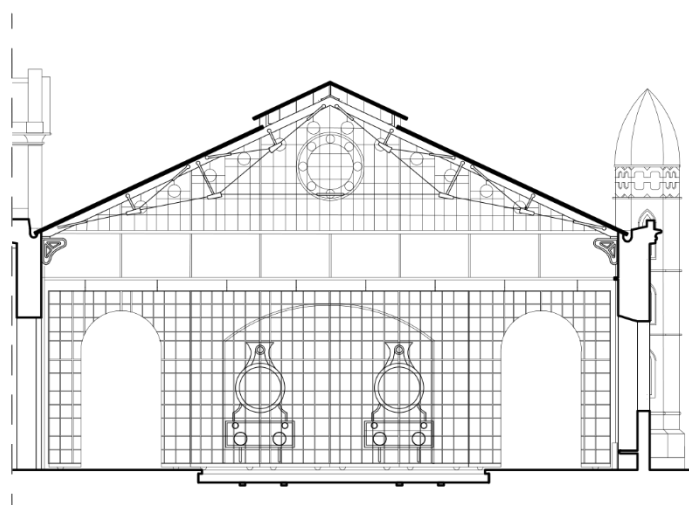
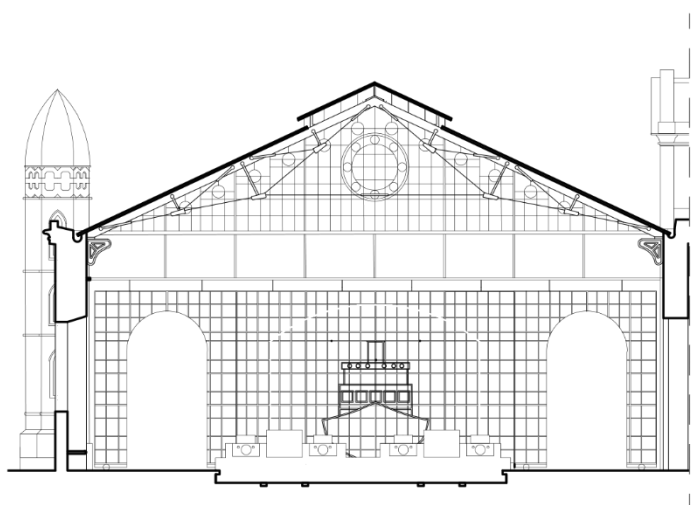


*fig. 39 detalhe do novo pavimento da gare*

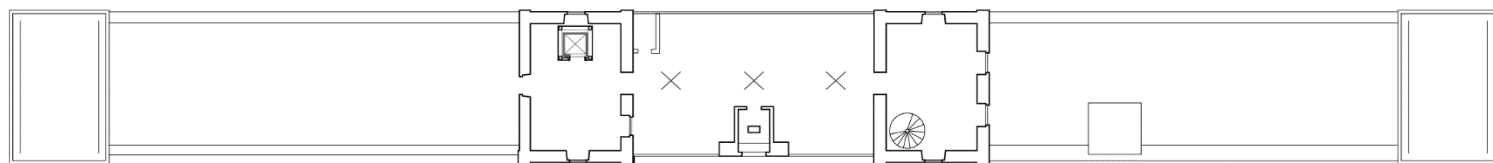
São criados painéis metálicos que ficam rebatidos no muro de suporte da cobertura da gare. Estes painéis servem como portões que se deslocam numa calha metálica, permitindo fechar a gare em dias de eventos especiais, eventos onde é necessário o controlo da entrada no recinto, como o festival OUT.FEST. Estes painéis têm o desenho de dois comboios a vapor e um barco a vapor. Os painéis que têm os comboios quando rebatidos fecham a gare a nordeste (lado Terra) os painéis que têm o desenho do Barco fecham a gare a sudeste (lado Mar).



*fig. 40 Axonometria e cortes transversais sobre a gare, mostrando os portões que fecham a mesma*



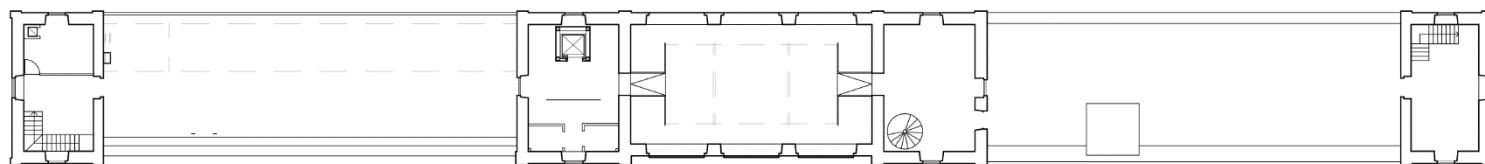




Sala  
audiovisual

Miradouro

Sala  
audiovisual



Terraço do  
Restaurante

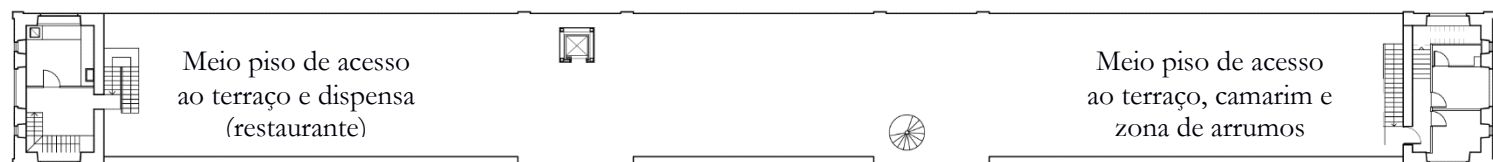
Acesso à  
segunda sala de  
exposições

Sala de  
exposições  
Ferrovia

Acesso ao  
miradouro e  
terraço da  
OUT.RA

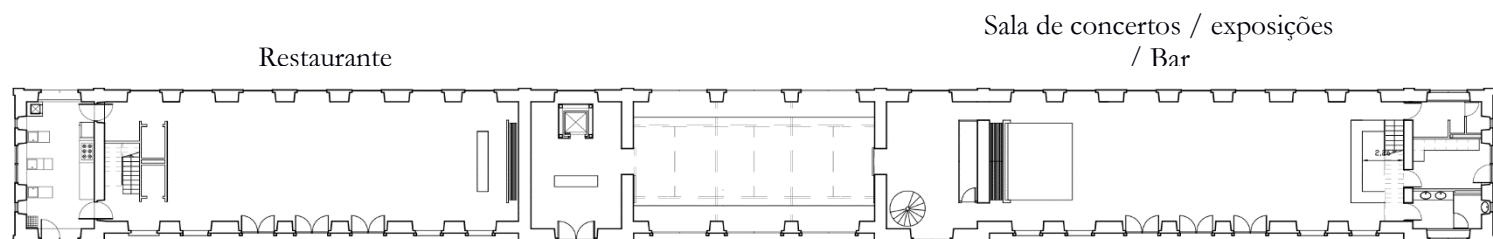
Terraço para  
concertos  
OUT.RA

Escritório  
OUT.RA



Meio piso de acesso  
ao terraço e dispensa  
(restaurante)

Meio piso de acesso  
ao terraço, camarim e  
zona de arrumos



Restaurante

Sala de concertos / exposições  
/ Bar

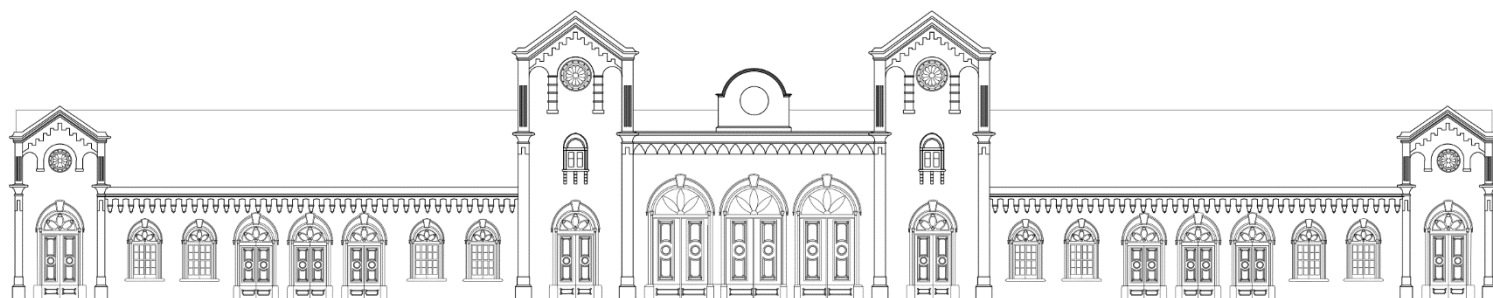
Cozinha

Receção

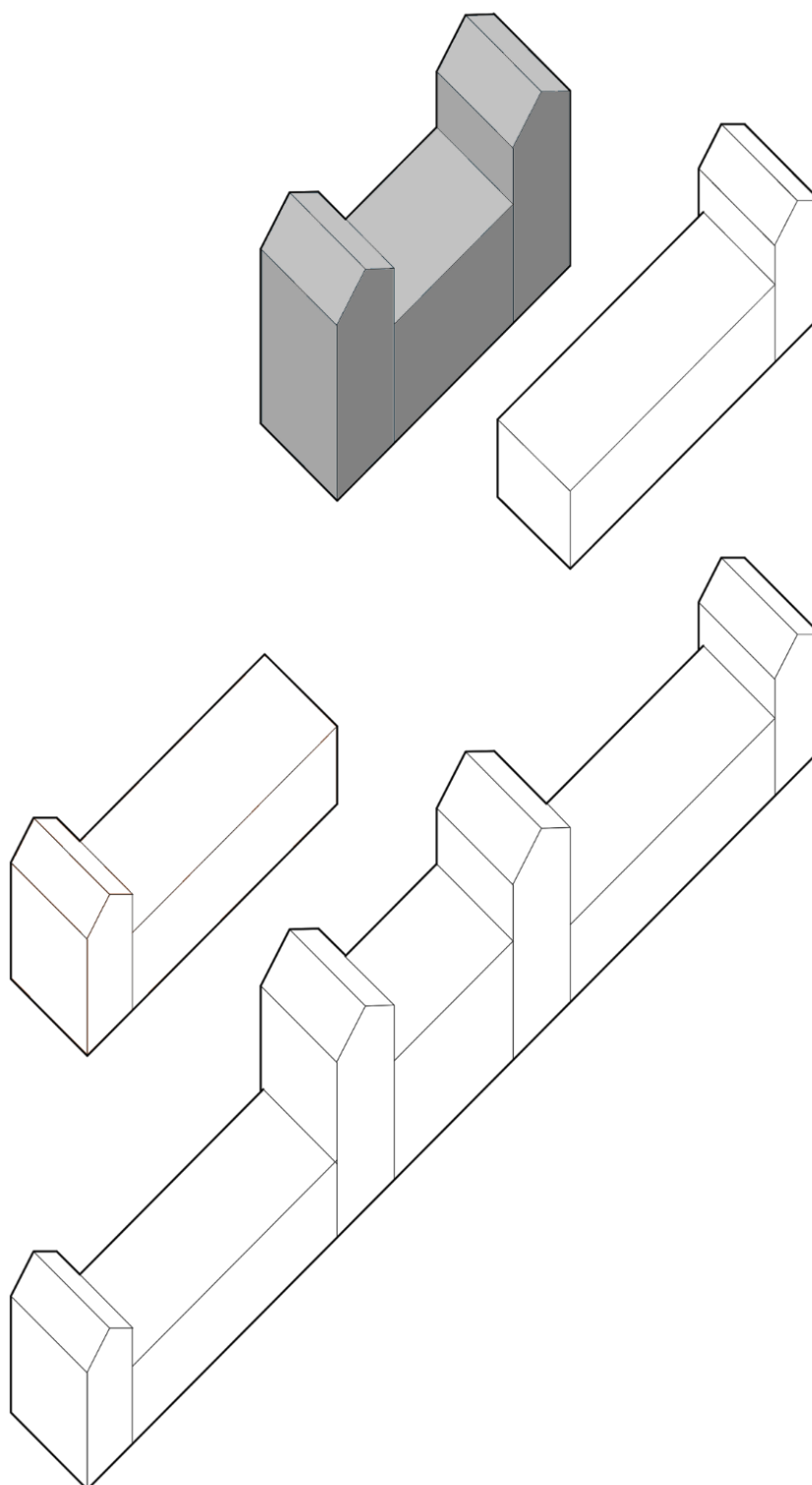
Sala de  
exposições  
Tejo

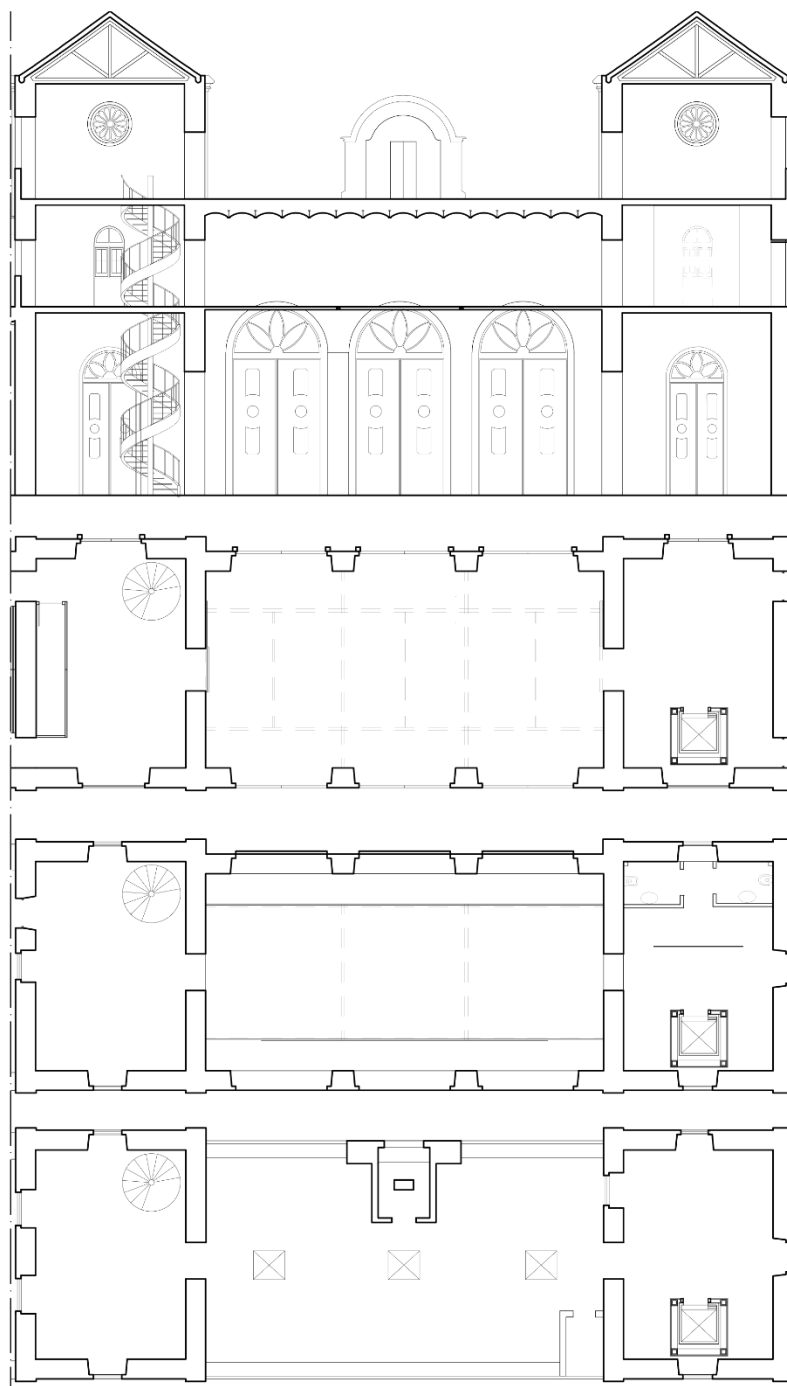
Acesso ao  
miradouro

Copa do  
Bar e I.S



## 5.9 A Estação

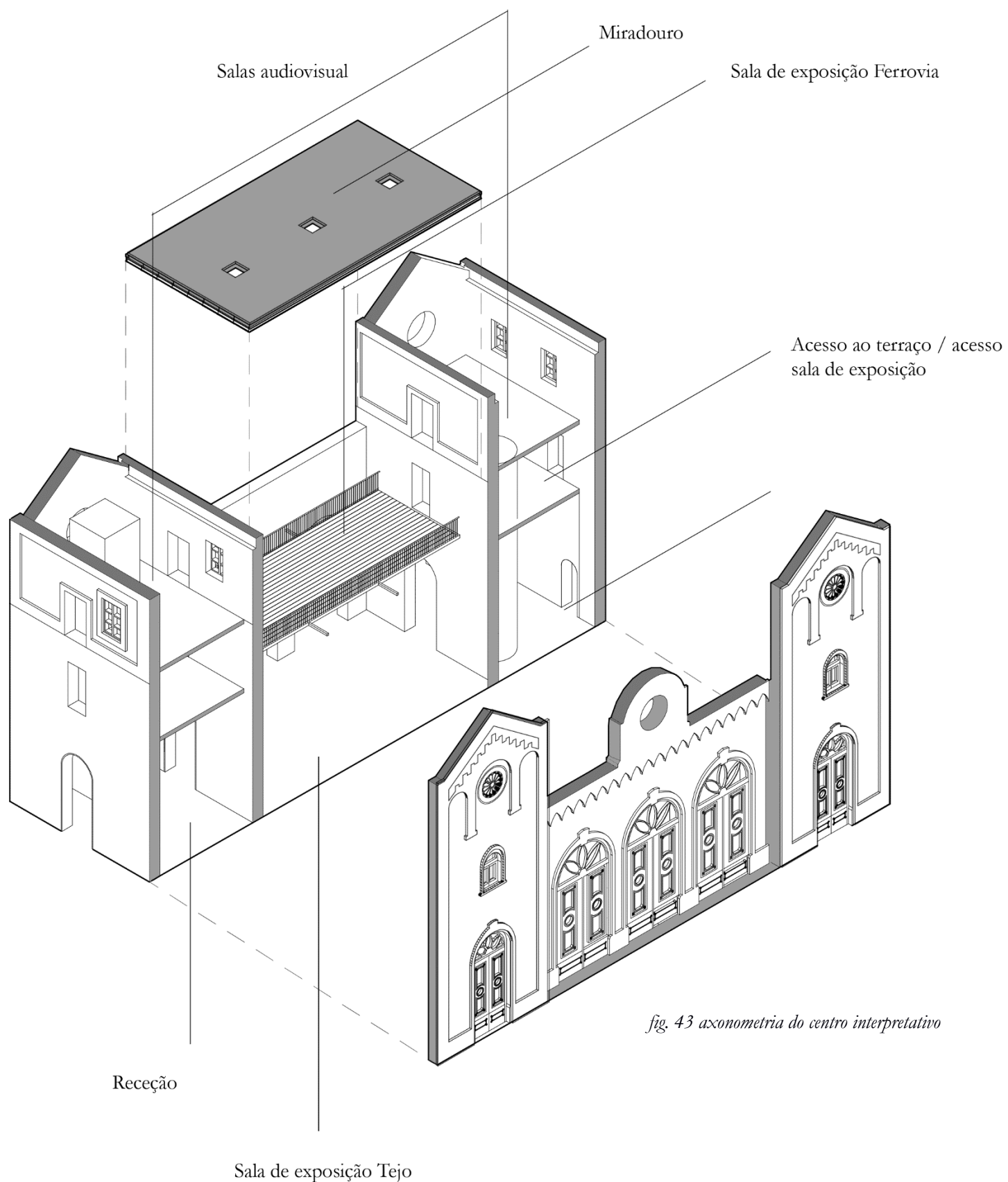




*fig. 42 Plantas e Corte  
sobre o centro interpretativo*

No âmbito do projeto, a função de centro interpretativo localiza-se entre as duas torres mais altas da estação, por ser a zona, potencialmente, mais nobre da estação e com as melhores condições para receber este tipo de programa. A receção é acedida pela fachada a ponte, nesta sala encontra-se o elevador garantindo o acesso a todos os visitantes de mobilidade reduzida, permitindo o acesso vertical às restantes salas de exposição. Este espaço antecede a primeira sala de exposição. O segundo piso faz o acesso à segunda sala de exposição. Esta sala é composta por uma *mezanine* com estrutura metálica onde assenta um pavimento de madeira. As últimas salas são para exposição audiovisual com ligação entre si através do terraço, miradouro, que contém o antigo relógio central da estação.

## Centro Interpretativo



*fig. 43 axonometria do centro interpretativo*



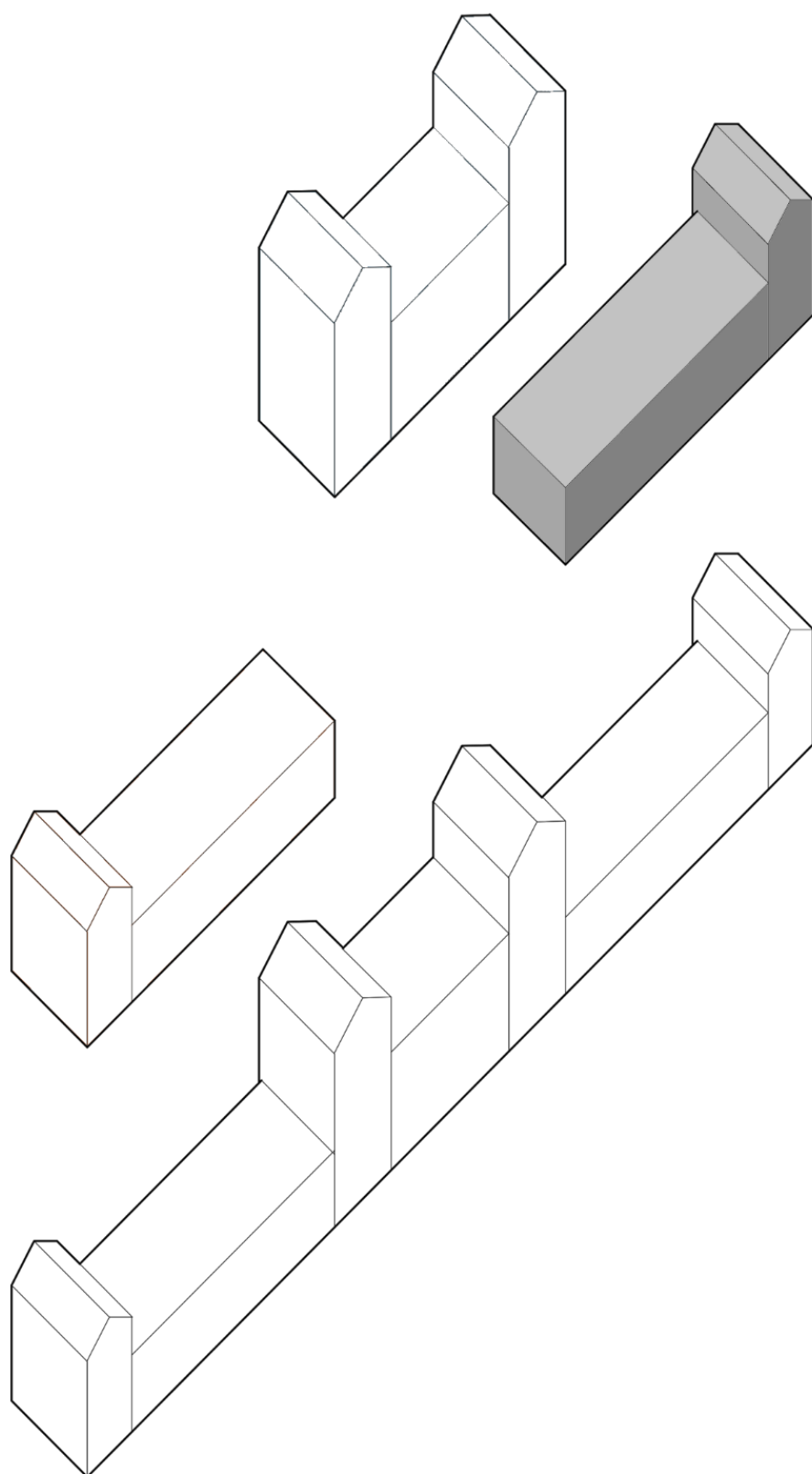
*fig. 44 Renders das salas de exposição*

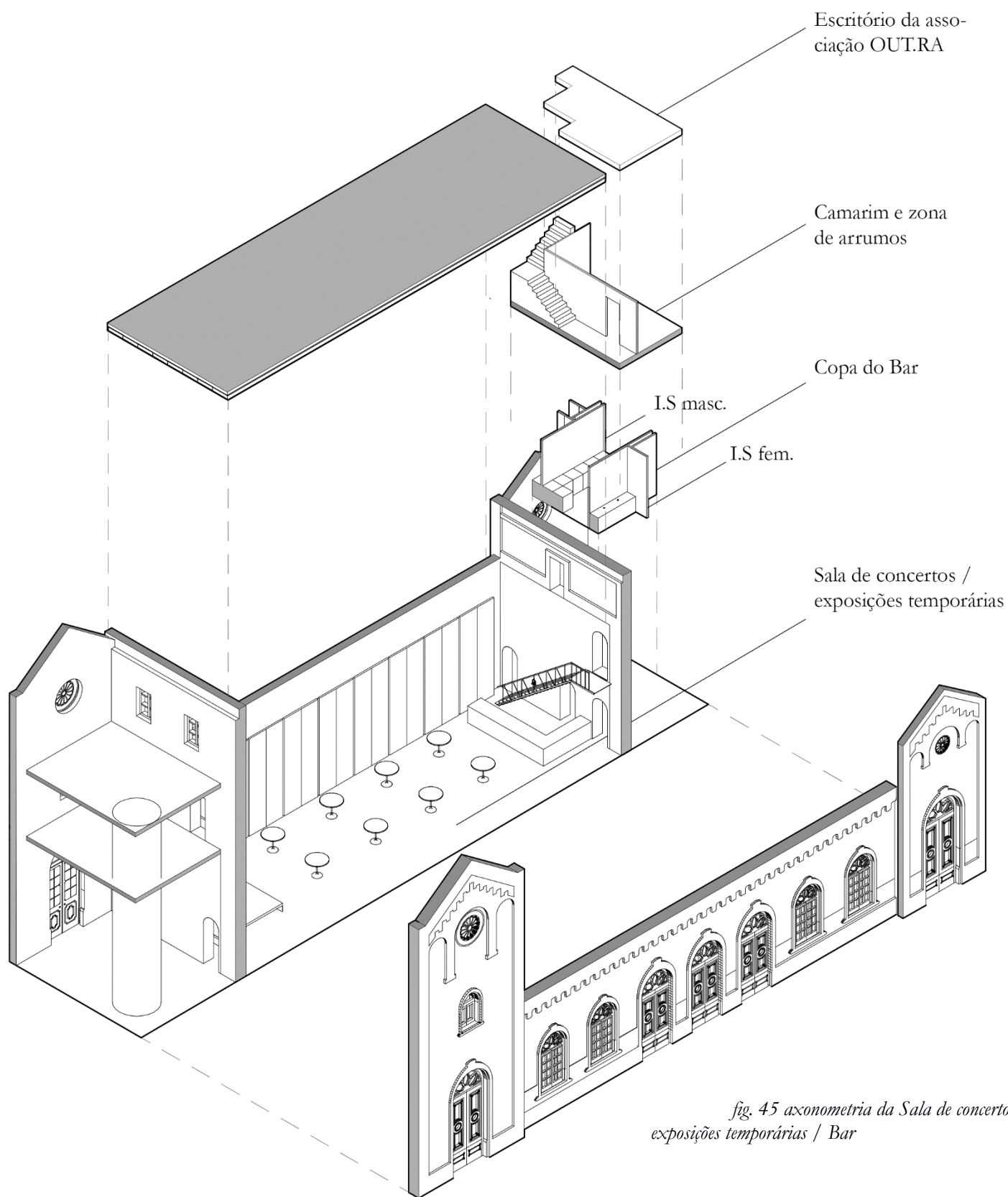
O acesso para a principal sala de exposição é feito através de vãos arqueados, a criação destes vãos, e de todos os novos vãos projetados no piso térreo, serve para harmonizar com a forte presença do arco no desenho interior da estação. A sala principal será dedicada à exposição de elementos ligados a atividades relacionadas com o Tejo. Através de fotografias pinturas e textos poéticos / históricos.

A segunda sala, acedida, pelas escadas em caracol ou pelo elevador, é dedicada à exposição sobre a importância que caminho-de-ferro teve na cidade e no país. O objetivo final desta exposição é levar o visitante ao último piso sendo o terraço onde se encontra o relógio o culminar da visita. Este terraço tem assim o propósito de fazer a apreensão desta “viagem” antecedida pelas salas de exposição.

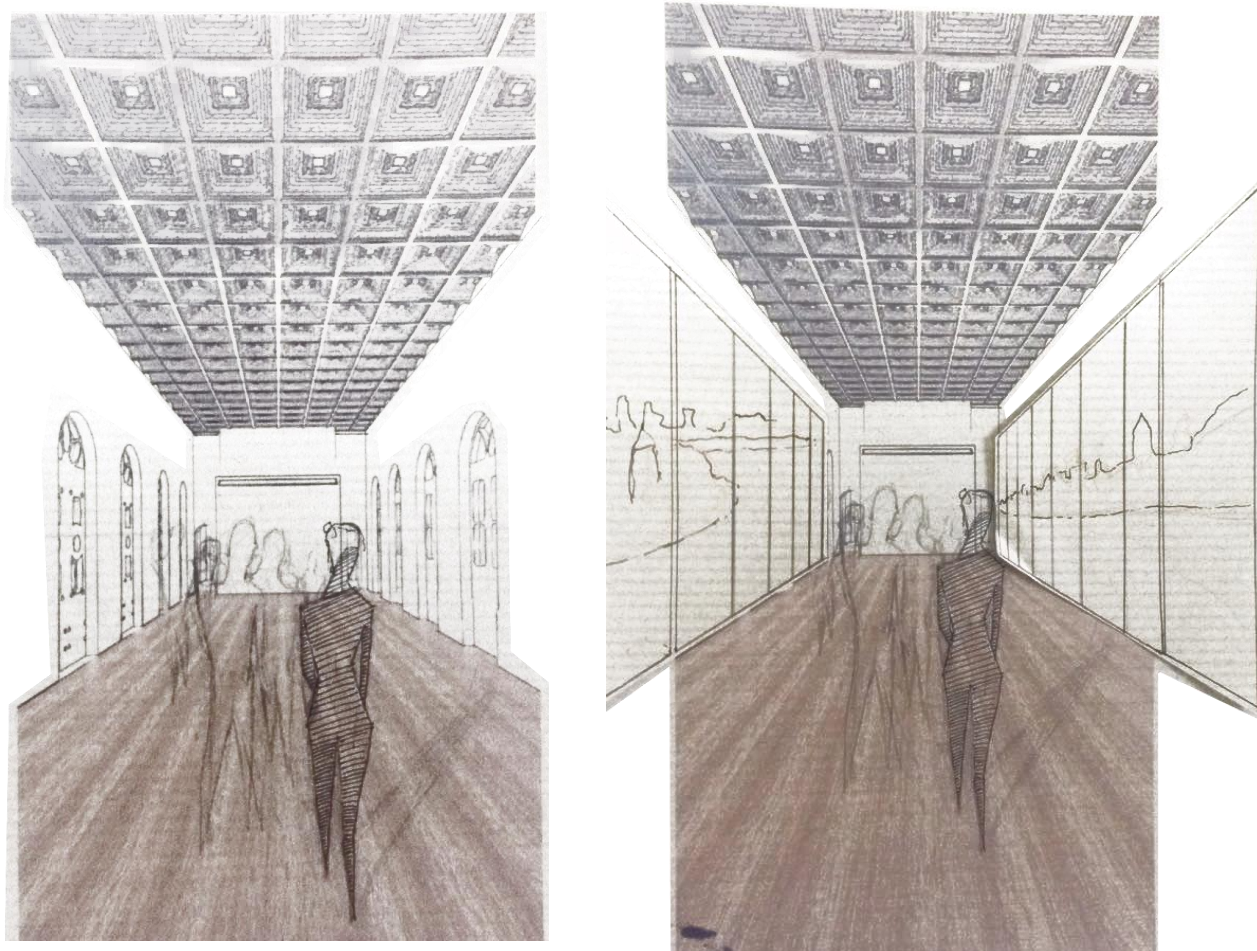
Como já foi dito anteriormente este terraço deverá ser de carácter público, para tal o seu acesso deverá ser independente do centro interpretativo. Assim as escadas em caracol, elemento altamente cénico da estação, deverá ter igualmente um carácter público.





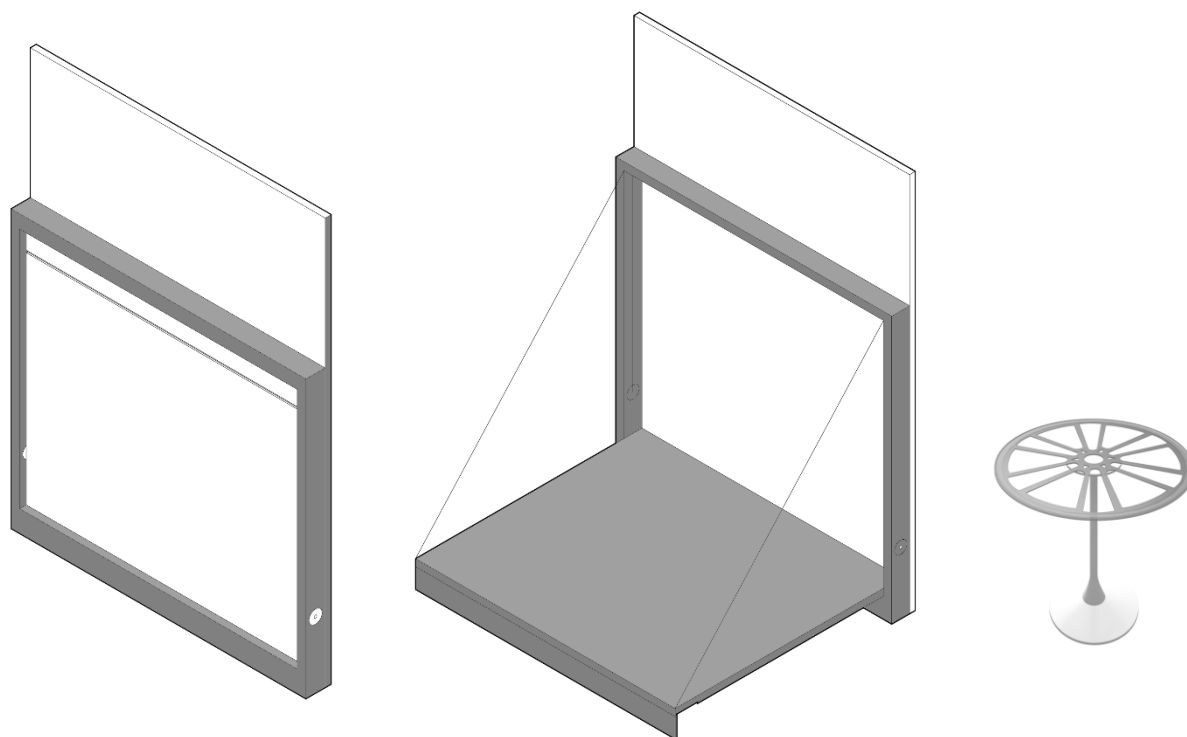


*fig. 45 axonometria da Sala de concertos / exposições temporárias / Bar*



*fig. 46 fotomontagem, mostrando os painéis que fecham a sala*

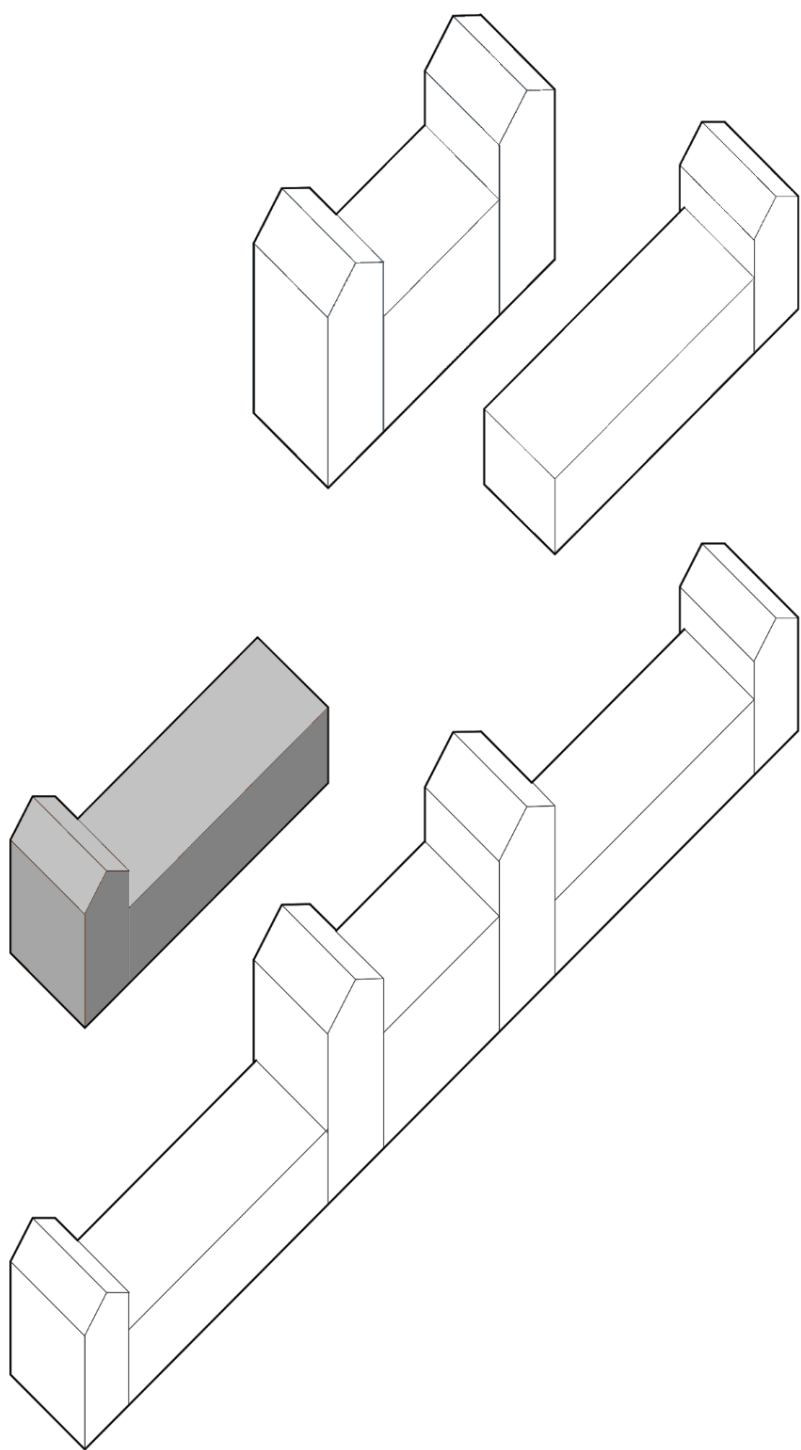
Este espaço é a zona mais versátil do programa, podendo albergar exposições temporárias de artistas locais, fazendo a ligação com ambiente artístico que se vai sentindo nos últimos anos, e que se encontra em franca expansão, tendo o seu maior contributo, a associação ADAO. Para o suporte dessas exposições são desenhados painéis moveis que se deslocam sobre uma calha metálica, aproveitando a estrutura metálica das abobadas. Os painéis servem também para fechar a sala tornando o ambiente *low key* e intimista para eventos musicais. Este efeito é conseguido sobrepondo estes elementos com os vãos que compõem a sala, é ainda desenhado o perfil de Lisboa de um lado através de uma linha contínua que vai passando para cada painel, e o desenho do perfil do Barreiro, como se pode ver na fig. XX. Esta linha desenha o contorno das duas cidades do ponto de vista do viajante que se encontra a meio da viagem da travessia do Tejo.



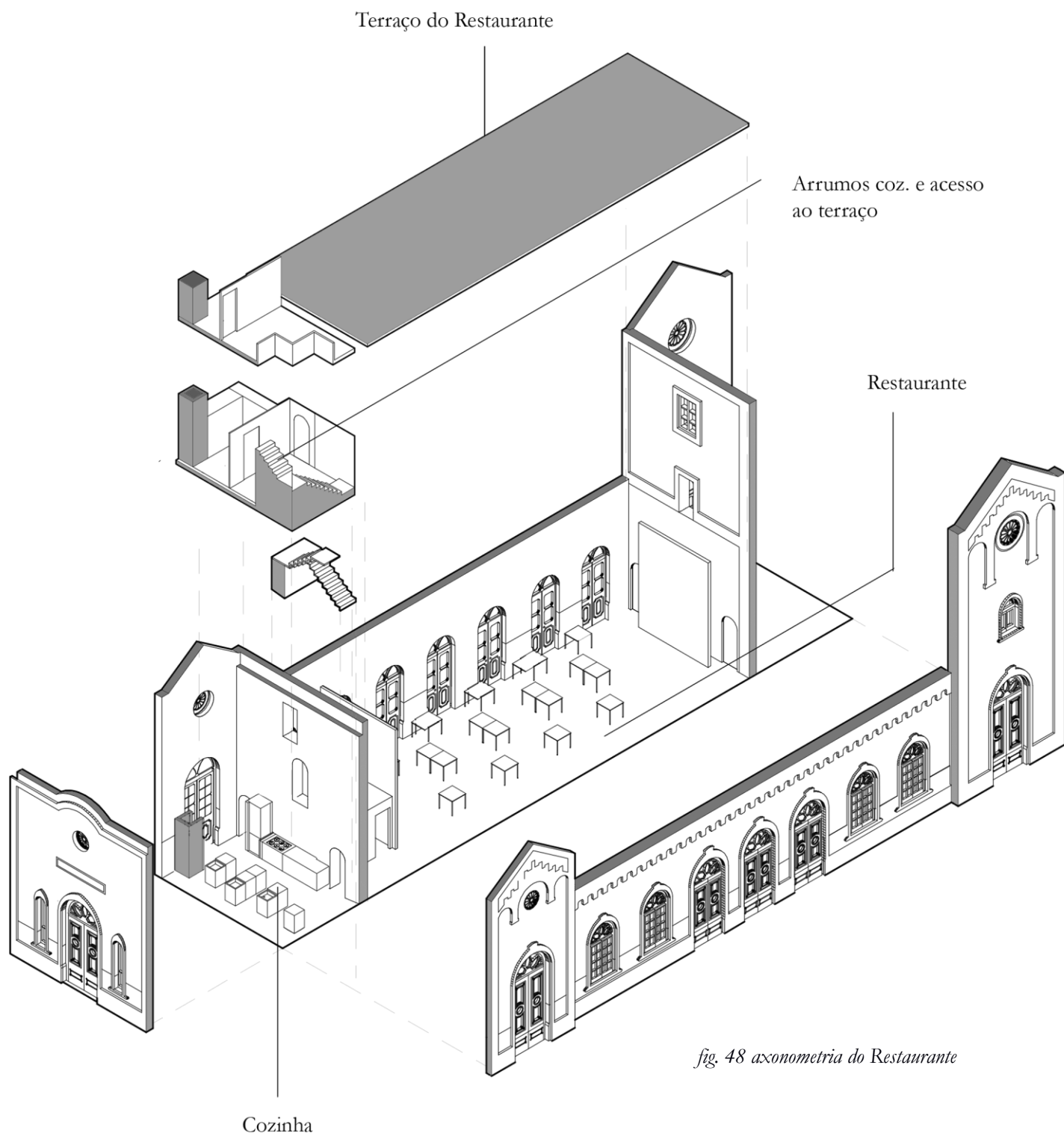
*fig. 47 esquemas da estrutura do palco e mesas do bar*

Foi também projetado o desenho das mesas que compõem a zona de bar. O desenho das mesas foi inspirado nas diferentes geometrias das rodas das antigas locomotivas que passaram pelo lugar durante décadas. São compostas por um aro metálico com uma base inferior de metal recortado com a forma das rodas. Este aro suporta uma base, superior, de resina acrílica formando o tampo da mesa. É projetado para este espaço um palco rebatível, a estrutura do palco serve também como compartimento de arrumo dos painéis móveis da sala.

É ainda por esta sala que é feito o acesso, ao camarim e zona de arrumos do material sonoro, através de uma escada metálica que fica por detrás do balcão do bar. Este meio piso já existente é adaptado a esta nova função, o meio piso acede ainda ao escritório da associação OUT.RA situado no último piso da torre sudeste da estação. Desta forma o programa funcional deste espaço é rebatido para os seus extremos, os painéis rebatem para trás do palco e toda a zona técnica de bar e instalações sanitárias ficam reservadas ao interior da torre sudeste, permitindo desta forma a libertação do interior deste espaço. E uma maior relação entre a experiencia exterior e interior do edifício.







*fig. 48 axonometria do Restaurante*

O restaurante é composto pelo corpo retangular e pela torre no topo nordeste da estação. Este espaço encontra-se mais próximo da avenida de sapadores de forma a facilitar a carga e descarga dos produtos alimentícios. Tal como na zona sala de concertos, as funções técnicas do espaço encontram-se nos topos do mesmo, conseguindo assim obter-se uma sala ampla e livre de infraestruturas técnicas, aumentando a relação que se têm do edifício entre o interior e exterior.

A entrada principal é feita pela fachada poente, dando acesso direto à sala do restaurante. O acesso para o terraço do mesmo é feito a partir de umas escadas que se encontram atrás das instalações sanitárias. No meio piso deste acesso existe uma zona de arrumos do restaurante.

De forma a garantir o funcionamento do restaurante mesmo em dias em que a gare é usada para eventos, são criados uns painéis rebatíveis, à semelhança do que acontece na sala e concertos, de maneira a evitar a propagação sonora proveniente da gare. Nos painéis é gravada fotografias antigas dos vários homens e mulheres que passaram pelo lugar, mais uma vez a intenção é a preservação da memória do lugar.



*fig. 49 painéis do restaurante*

## 6. Conclusão

Esta tese tinha como objetivo principal o entendimento da identidade característica da antiga Estação Ferro-fluvial do Barreiro. Entende-se que este objetivo principal foi alcançado. Como foi dito esta característica especial do lugar encontra-se relacionado com o confronto entre o frenesim da máquina, do comboio e do barco, com a beleza da paisagem natural de Alburrica, é neste confronto que se encontra a melancolia do lugar. A qualidade da unidade arquitetónica está então relacionada com esta dualidade, entre um edifício em que o seu contexto construtivo é absolutamente artificial e funcional, onde o homem invade o rio de forma a ganhar um ponto privilegiado, sobre a natureza, para que o transbordo do comboio para o barco fosse feito diretamente no mesmo ponto, e o confronto com a paisagem de Alburrica, que possibilita um ponto de apoio existencial significativo.

Verifica-se igualmente que a forma e ornamentação do edifício, apresentando um estilo neomanuelino, harmoniza com a paisagem. Verifica-se também, pela análise das plantas antigas que existe algum cuidado na construção do aterro, pois este não segue o mesmo eixo da linha do comboio dando-se uma ligeira torção do mesmo, a razão para tal desvio encontra-se no facto deste possibilitar uma maior área de travagem dos comboios, mas também o desvio vai facilitar a entrada e saída da água nas caldeiras de Alburrica. Não deixando de ser razões funcionais mostra algum cuidado na relação com a paisagem.

Resta saber se a proposta de reabilitação do edifício, apresentada neste trabalho, vai de encontro ao seu sentido. Entende-se que uma intervenção no edifício com o objetivo de lhe conferir um uso diferente do original, põe sempre em causa a sua unidade arquitetónica. Neste ponto há a necessidade do encontro de um equilíbrio que possibilite uma intervenção sobre o edifício de maneira a que o seu novo programa funcional seja o menos intrusivo possível enaltecendo as suas qualidades arquitetónicas. Houve igualmente a necessidade de enquadrar o projeto com as necessidades da comunidade

O programa apresentado para o edifício, tripartindo-o em: centro interpretativo; sala de concertos; bar e restaurante, consegue de alguma forma corresponder ao sentido do mesmo. O centro interpretativo pretende a preservação da memória e da história que originou o lugar. A forma como é projetado pretende incutir ao visitante a atmosfera da viagem sendo o seu culminar o miradouro situado no terraço central. A sala de concertos e o bar, constituem a função do projeto que faz a ligação com o forte ambiente associativo do Barreiro, sendo que a sua programação

cultural ficará a cargo da associação OUT.RA, esta parte do programa faz a ponte com a comunidade associativa da cidade. O restaurante fará a ligação comercial e económica com o resto da proposta, aproveitando os alimentos hortícolas produzidos nas hortas comunitárias, bem como o peixe que todos os dias é trazido do rio.

A proposta de reabilitação urbana na envolvente da estação transformando o vazio existente num parque urbano, cria uma maior harmonia do espaço, e relembra a memória dos antigos comboios que aí estacionavam, quer pelos perfis metálicos que desenham o parque, quer pela materialidade utilizada, as antigas sulipas de madeira dos caminhos-de-ferro, envelhecidas e marcadas com os buracos dos rebites metálicos. A relação com a paisagem de Alburrica é também enaltecida através da demolição do ruído moderno adicionado no topo do aterro dando lugar a um agradável miradouro que olha a paisagem sobre um ângulo de 270°.

Conclui-se então que a reabilitação da estação através da articulação destes três programas constitui uma forma de reavivar o edifício, de forma responsável que vá de encontro às necessidades culturais e económicas da cidade. De forma a dar continuidade ao diálogo com a comunidade, a proposta de projeto vai ser posteriormente apresentada na próxima publicação da revista fundição pela associação Barreiro, Património Memória e Futuro.

## 7. Bibliografia

ABREU Pedro, *À soleira do Infinito*, arquitectura e paisagem no lugar de Cancela-a-Velha

ABREU Pedro, *palácios da memória II*, faculdade de arquitectura de lisboa, universidade técnica, 2007

AGUIAR Joaquim, GOMES Gilberto, CALADO Jorge, *Na Outra Margem o Barreiro nos anos 40-60*, CUF – Companhia União Fabril, Lisboa 1999

ALMEIDA Ana Nunes, *A Fábrica e família*, Famílias operárias no Barreiro, Ed. O canto da página, Barreiro 1993

ALVES Rui Manuel Vaz , *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro*

CAMARÃO António, CARMONA Rosalina, *Barreiro Memória e Futuro*, ed. Câmara Municipal do Barreiro, 2015

CALDEIRA Carlos José, *Archivo pitoresco*, Lisboa, tomo VI, 1863

CARMONA Rosalina – *Barreiro o lugar e a História*, Tipografia Belgráfica, lda , ed. Junta de freguesia do Barreiro, 2009

CARDOSO, Isabel Lopes (ed.) *Paisagem Património*, Lisboa, Dafne Editora

CEDRU, *Estratégia de Desenvolvimento Barreiro 2030 referencial estratégico e modelo de desenvolvimento territorial - fase 2*, ed CMB, abril 2016

CHOAY Françoise, *A alegoria do património*, Lisboa, Edições 70

CHOAY, Françoise, *As Questões do Património – Antologia para um Combate*, Lisboa, Edições 70, 2011

LACERDA, Manuel, RAMALHO, Maria Magalhães, “A Arquitectura como Guardiã da Memória”, in *Património Estudos*, Lisboa, n.º 9, 2006

MELO, Eugénio Freitas Bandeira - *Monographia do Concelho do Barreiro*, Boletim Geral da Agricultura nº12, Lisboa, Imprensa Nacional

MOTA Mário, *Cartas do Barreiro*, Livraria Portugália –Lisboa 1945

NABAIS João-Maria, *cidade dos rios*, edições ceres e junta de freguesia de Santo André



PAES Miguel Correia, Esclarecimentos em resposta ao artigo do jornal do comércio nº 6748 de 4 de maio de 1876

PAIS, Armando da Silva – O Barreiro Antigo e Moderno, Câmara Municipal do Barreiro

PEREIRA Joana Dias, Os ferroviários e a comunidade operária do Barreiro, Instituto de História contemporânea da FCSH-UNL

TOMÉ Miguel, Património e Restauro em Portugal (1920 -1995), Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

RAMOS, Ricardo J. B., Reabilitação de Edifícios Industriais como Museu, Tese de Mestrado – Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2011

REIS Ana, GAUTIER rosa – O Barreiro na transição do século XIX para o século XX , simoes e gaspar, departamento de educação e cultura, 2005

SCHULZ Norberg, *Genius Loci, Towards a phenomenology of architecture*, Rizzoli

VALEGAS Augusto, *Um olhar sobre o Barreiro nº1*, Tipografia Belgráfica, Barreiro, 1987

## Referências Eletrônicas

<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeVeneza.pdf>

<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/cartadecracovia2000.pdf>

<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/result/?name=&situation=&catprot=&invtema=&type=&concelho=2817&records=10>

<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/quem-somos/missao>

<https://www.caminhosdeferro.pt/preservacao/projetos/complexo-ferroviario-do-barreiro/#page/1>

[www.outra.pt/pt/a-associacao](http://www.outra.pt/pt/a-associacao)

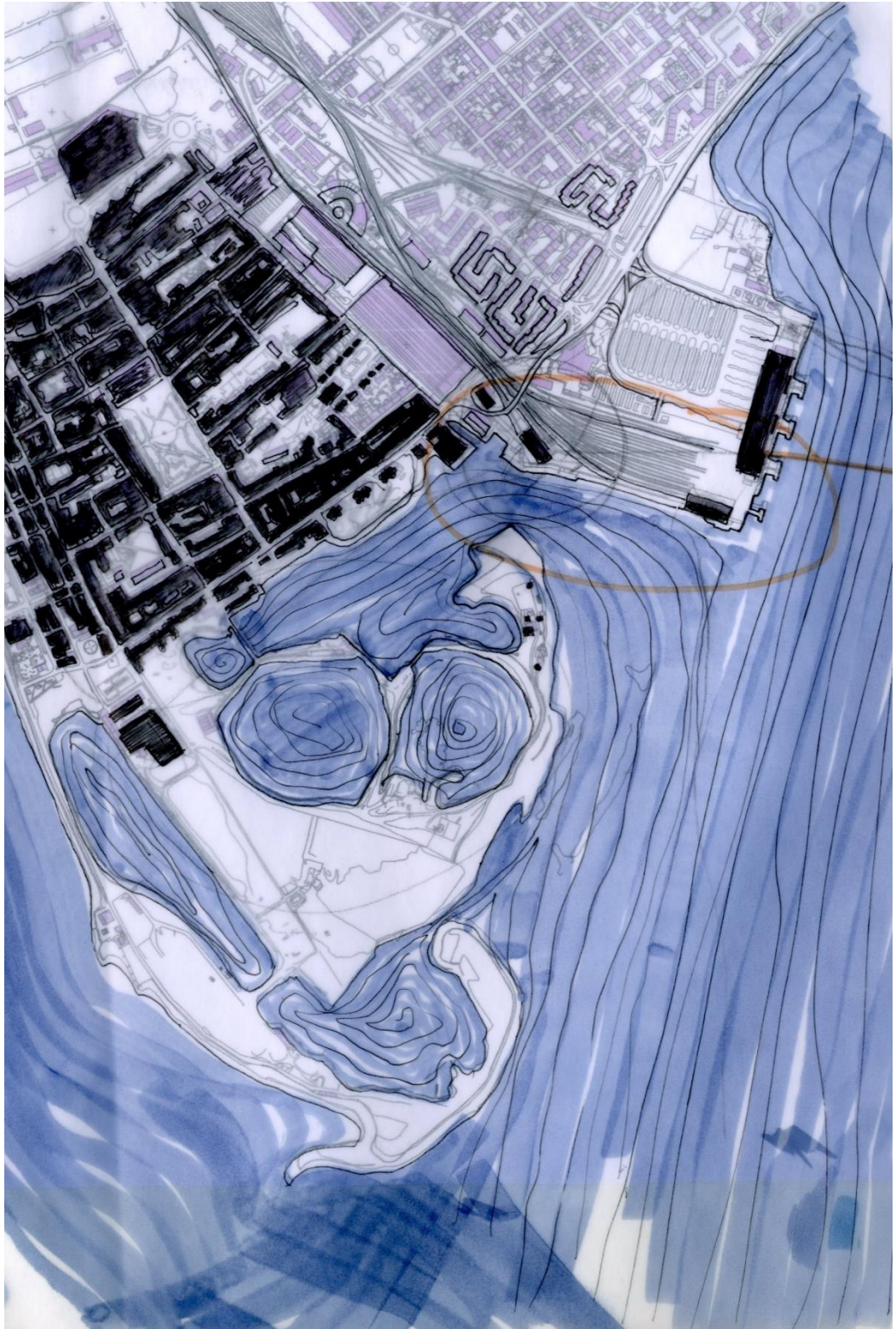
<http://patrimoniobarreiro.blogspot.pt/p/motivos.html>

<http://patrimoniobarreiro.blogspot.pt/p/o-movimento.htm>



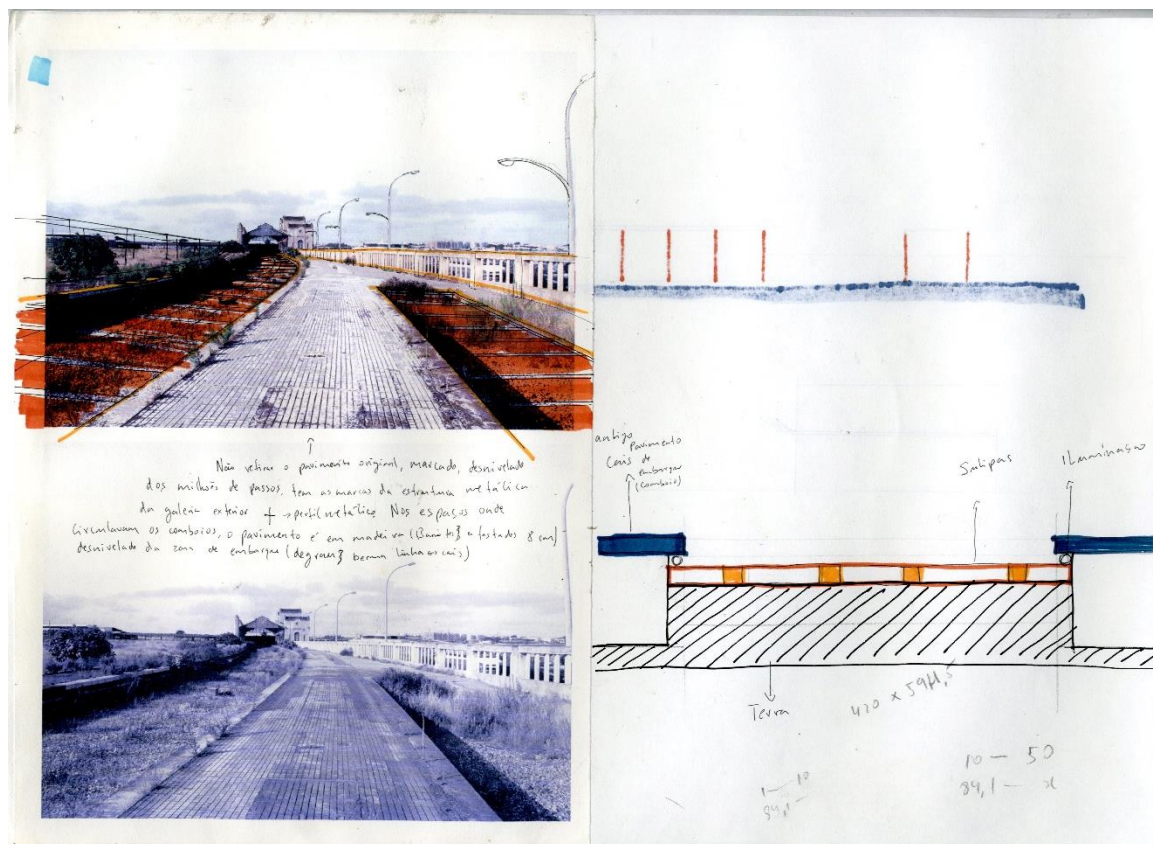
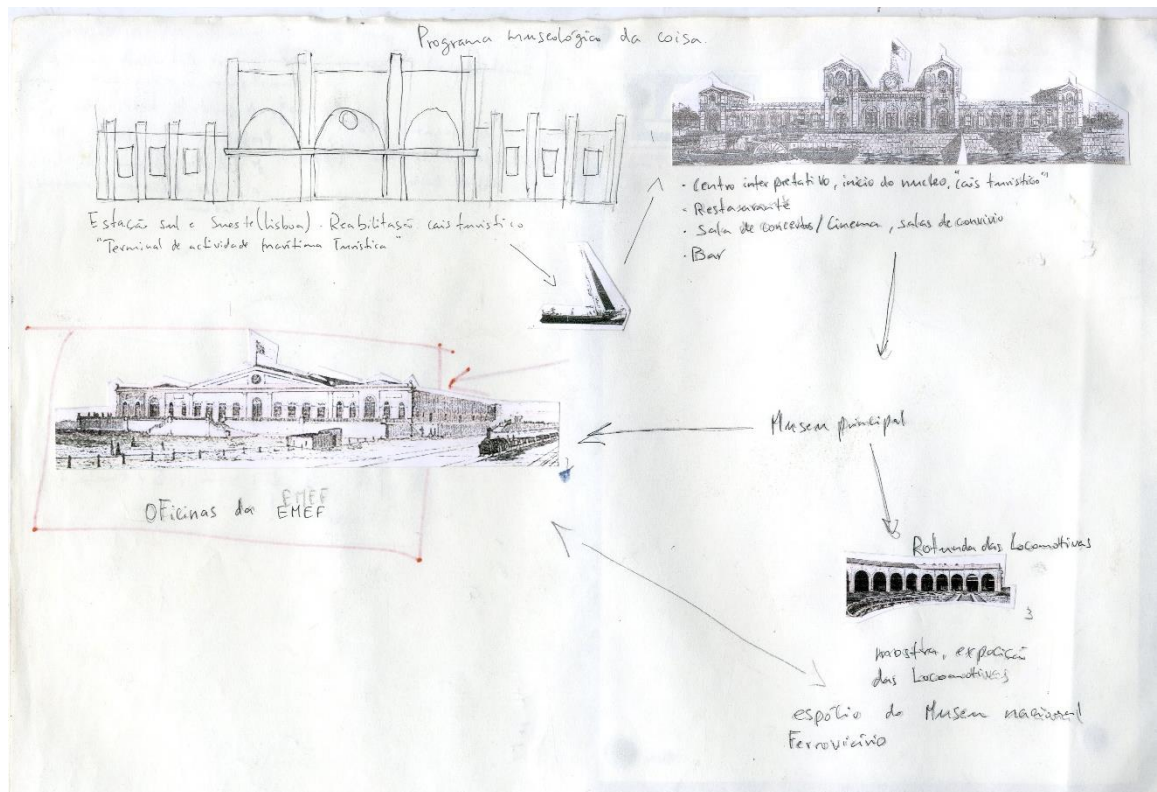
## **8. Anexos**

Desenhos, esboços, fotomontagens e fotografias do processo de trabalho.

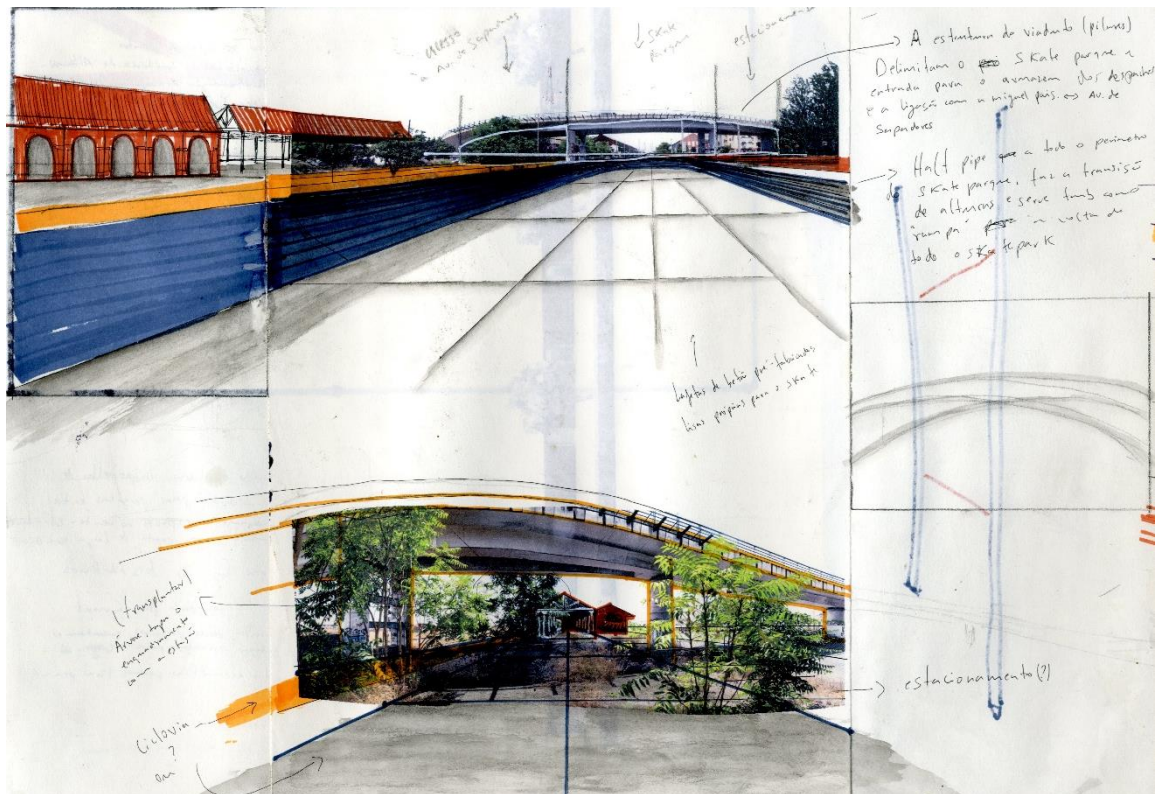






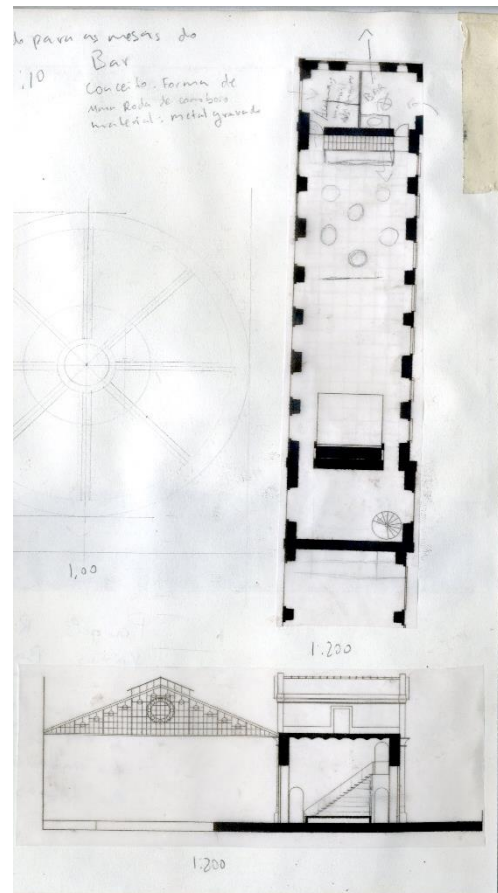
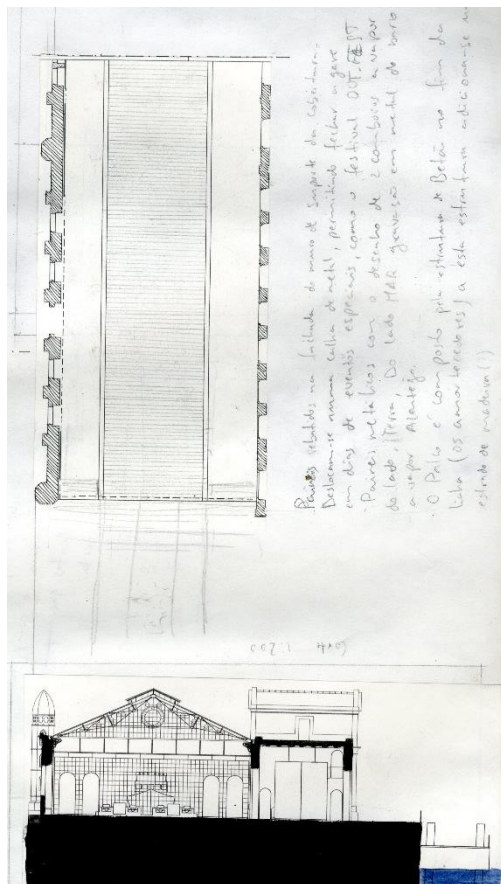
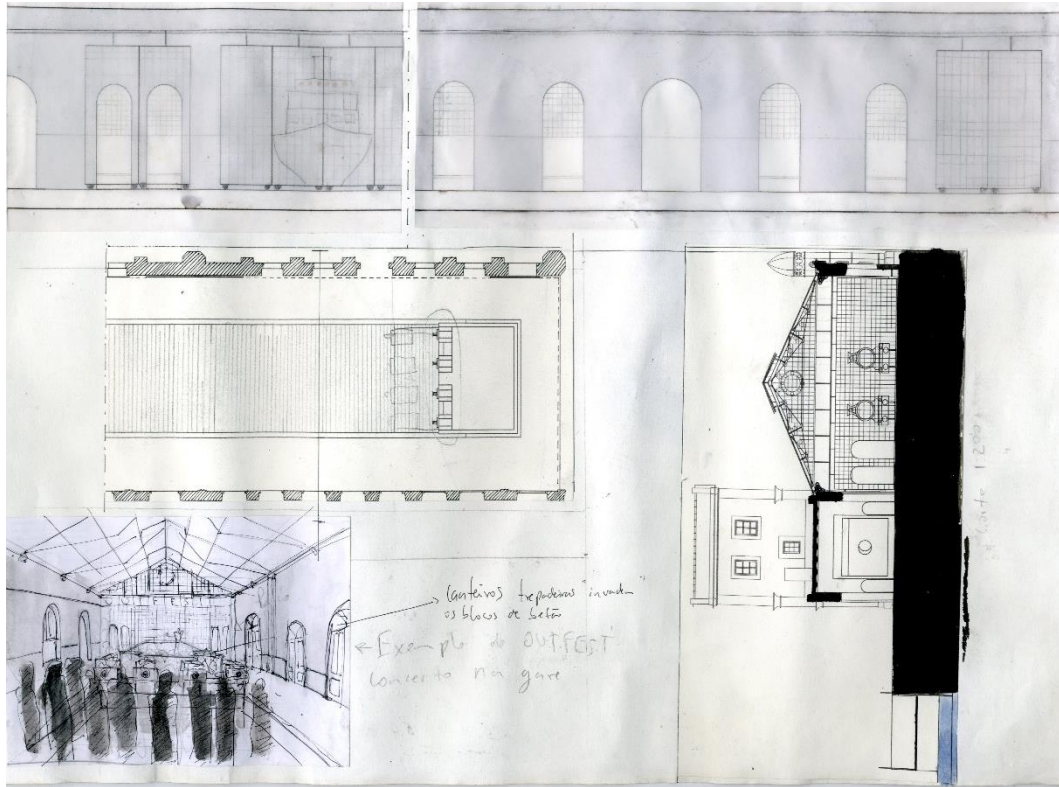






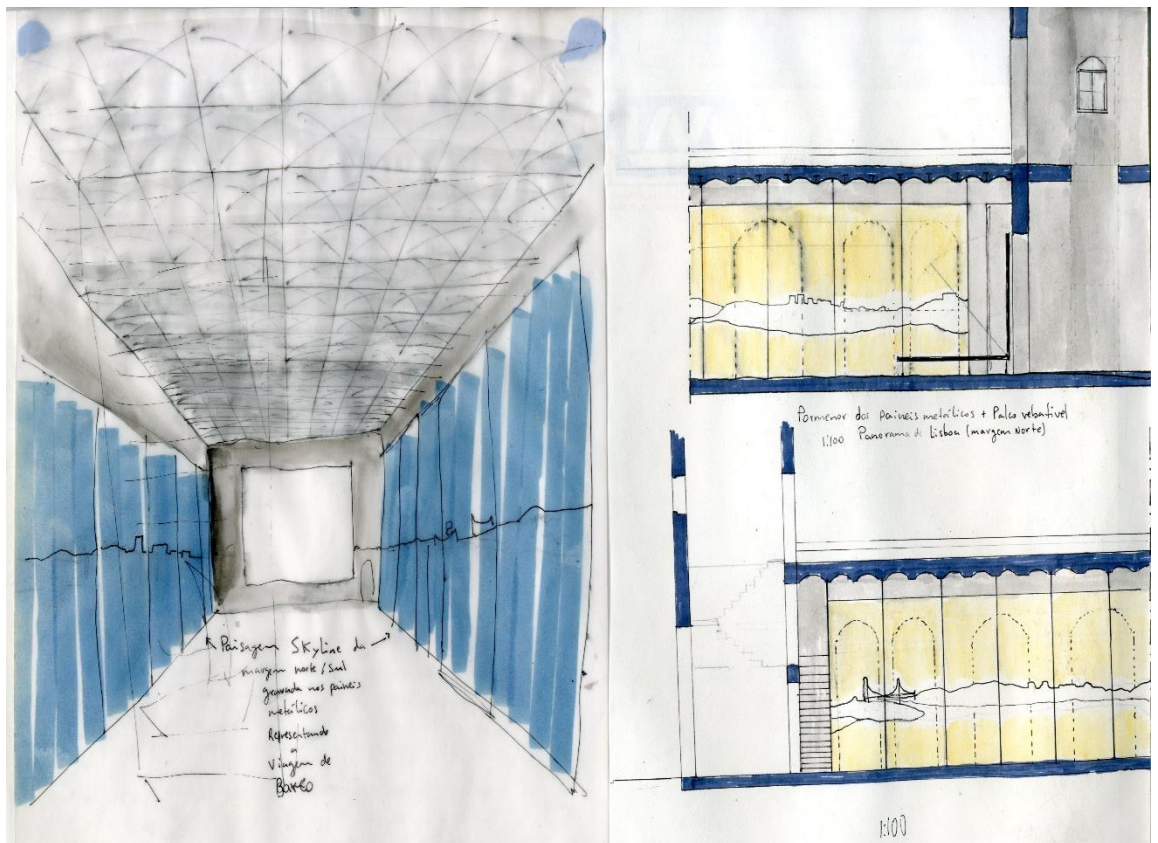
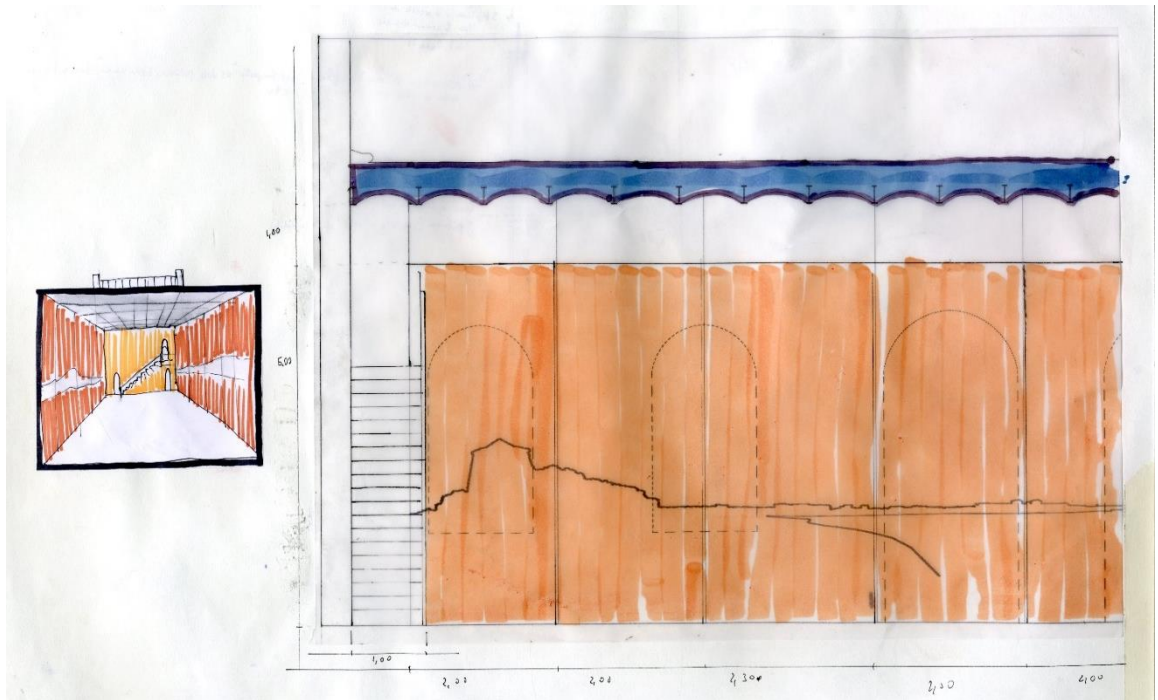




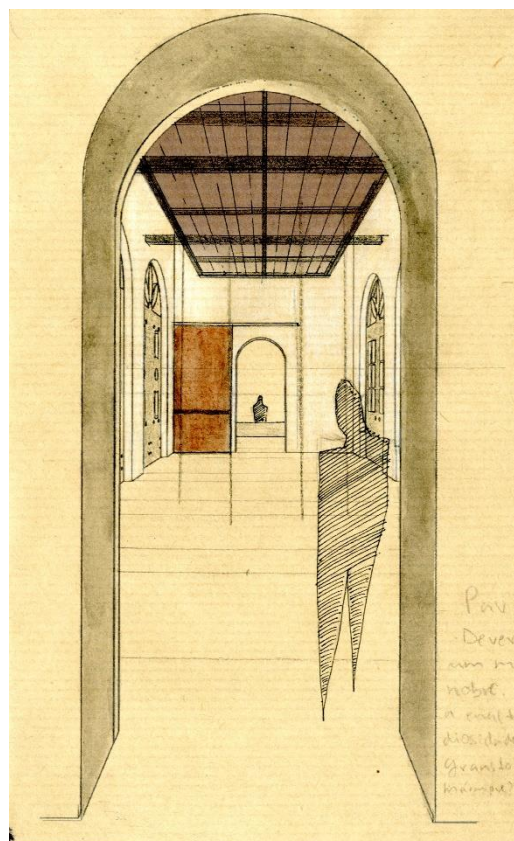
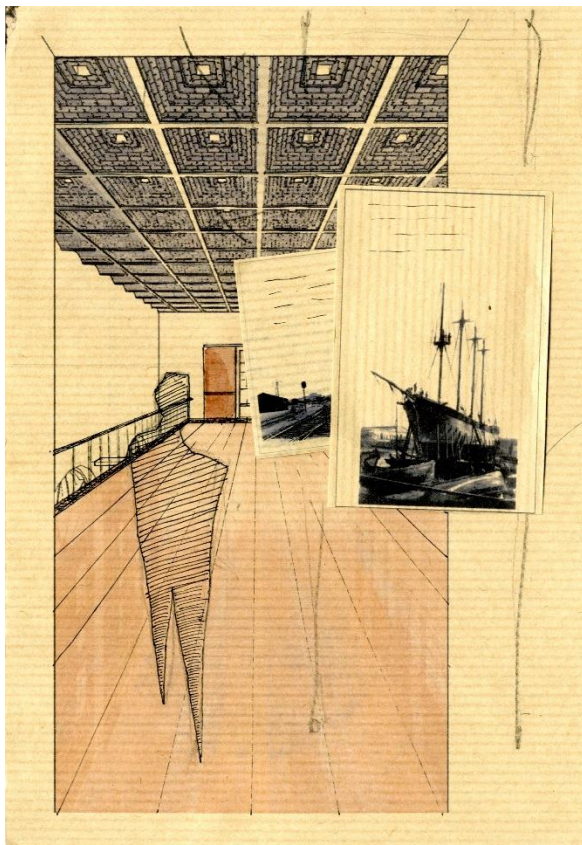
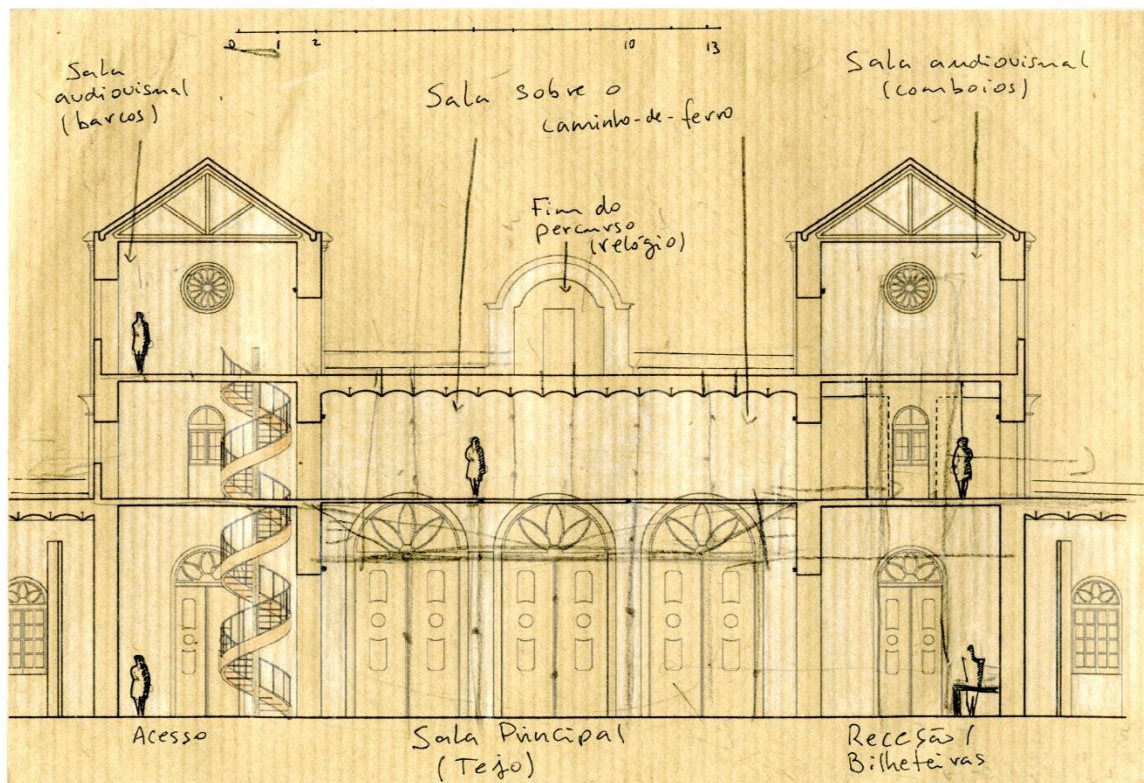




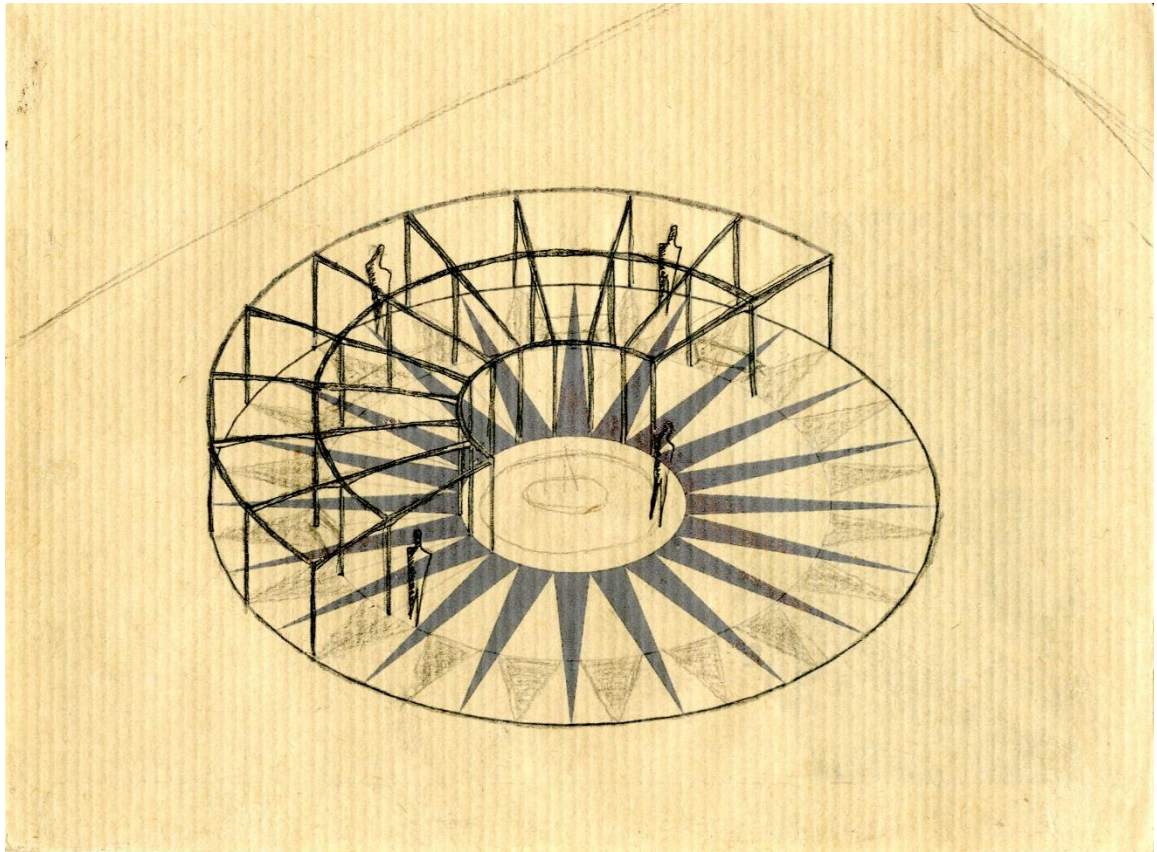
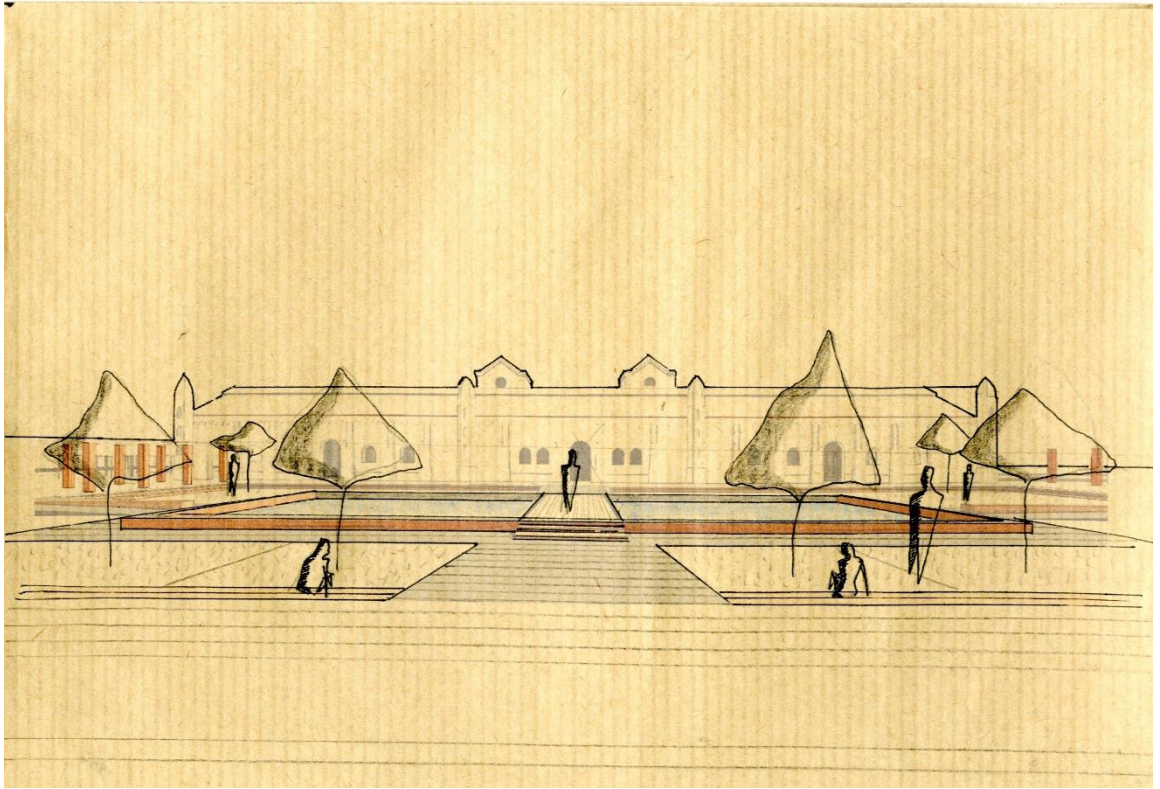








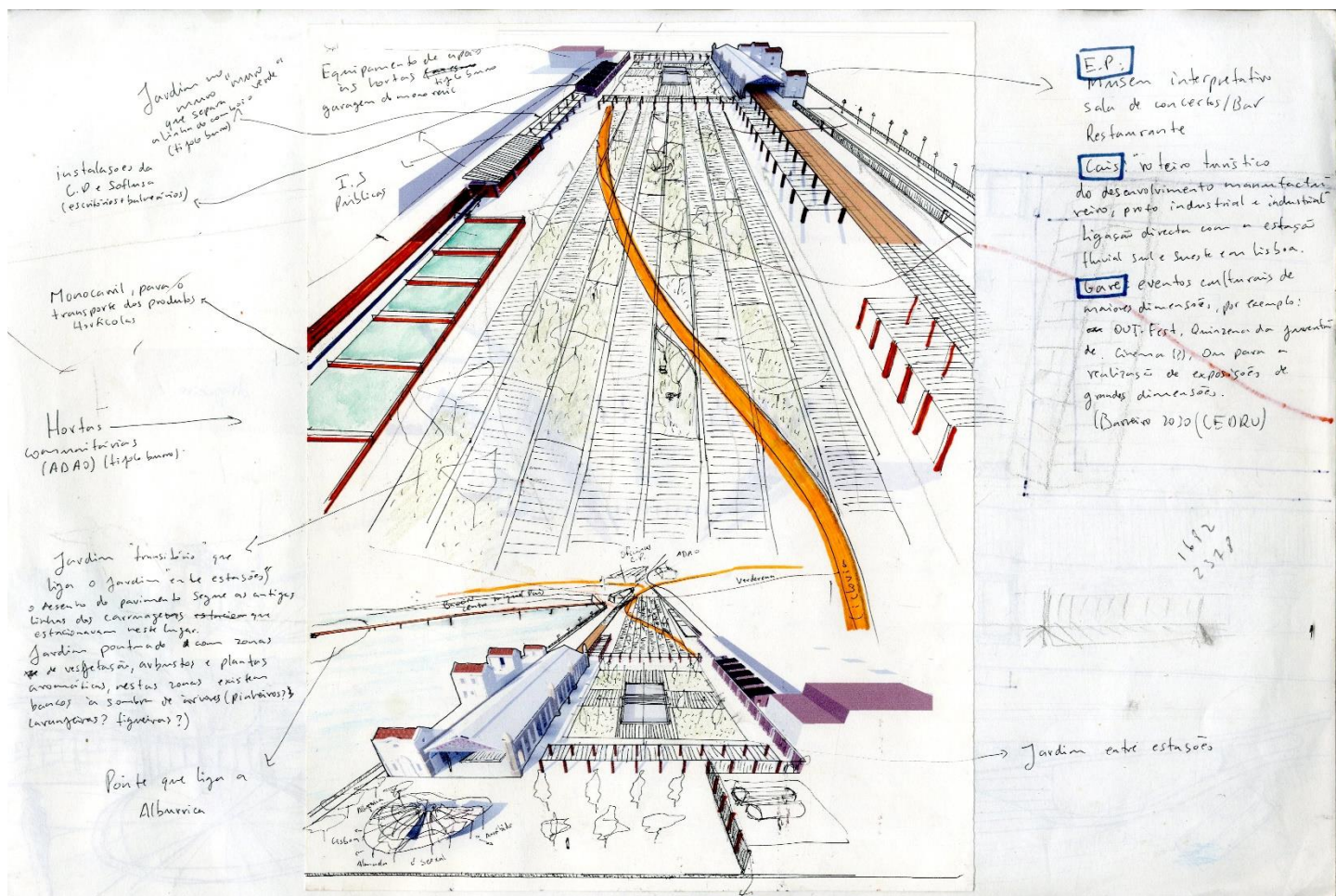
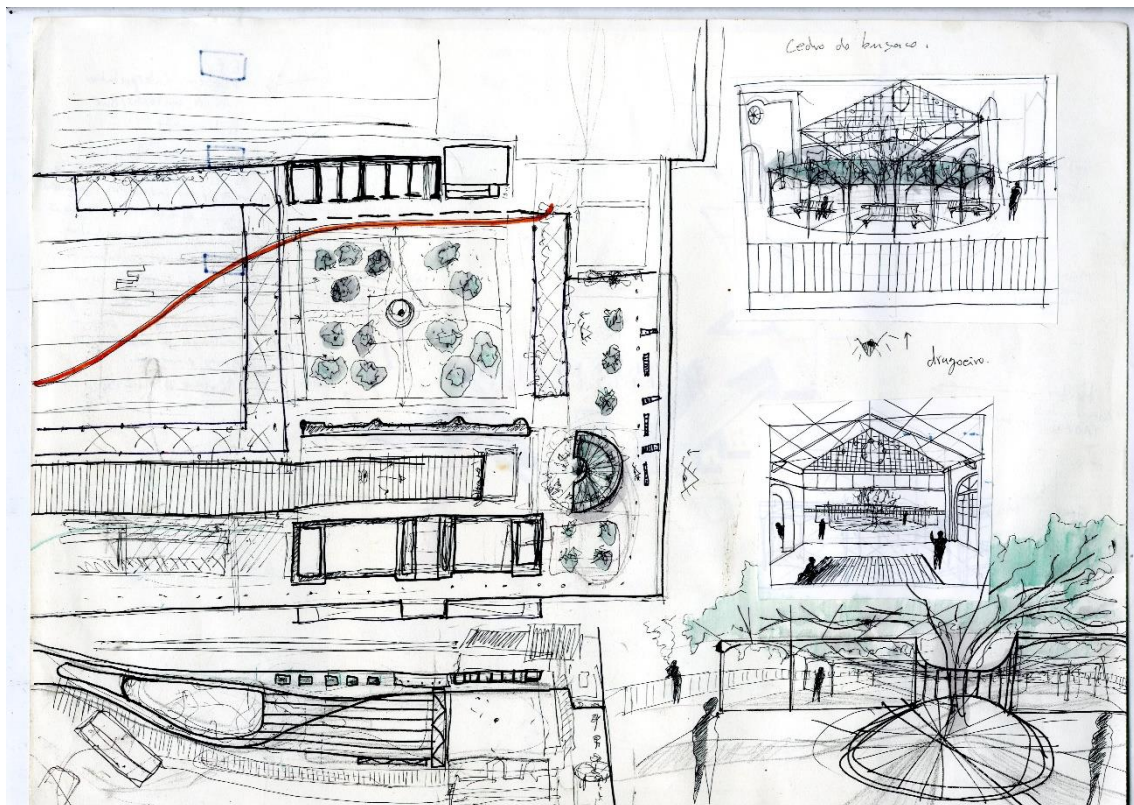




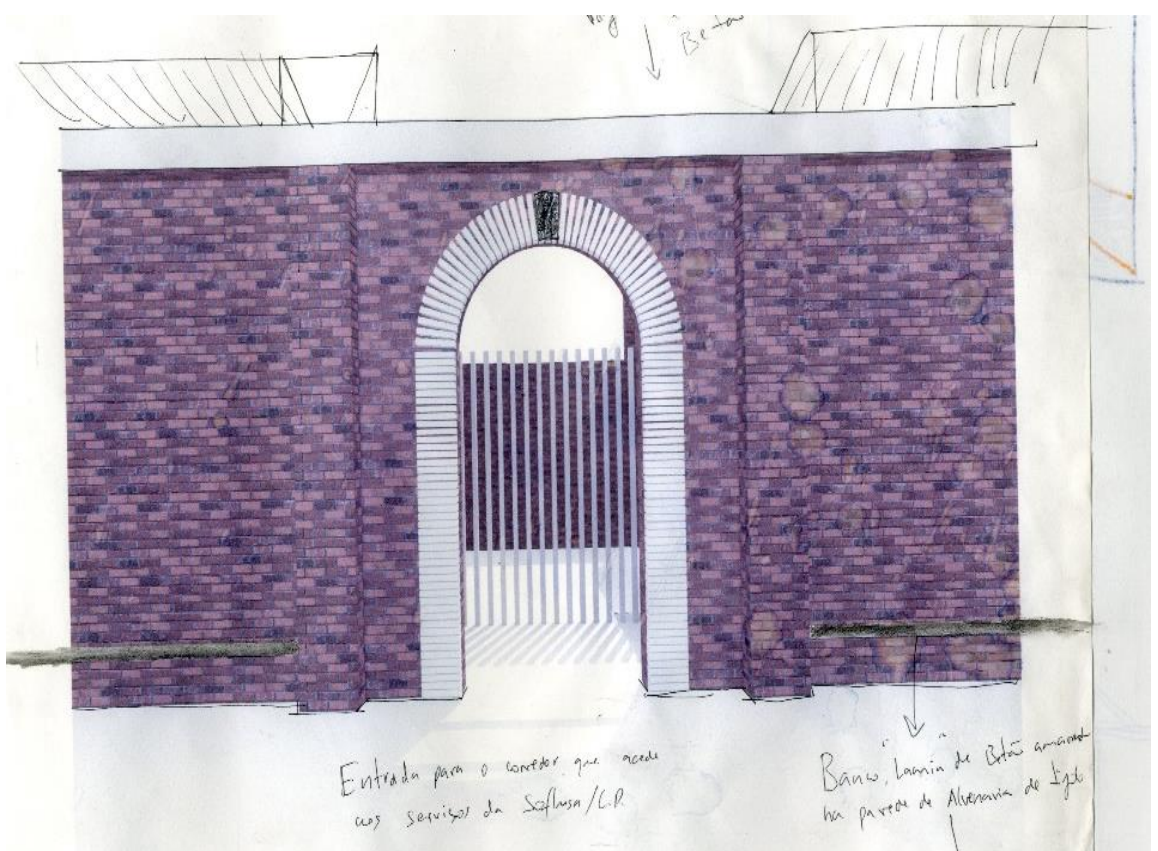
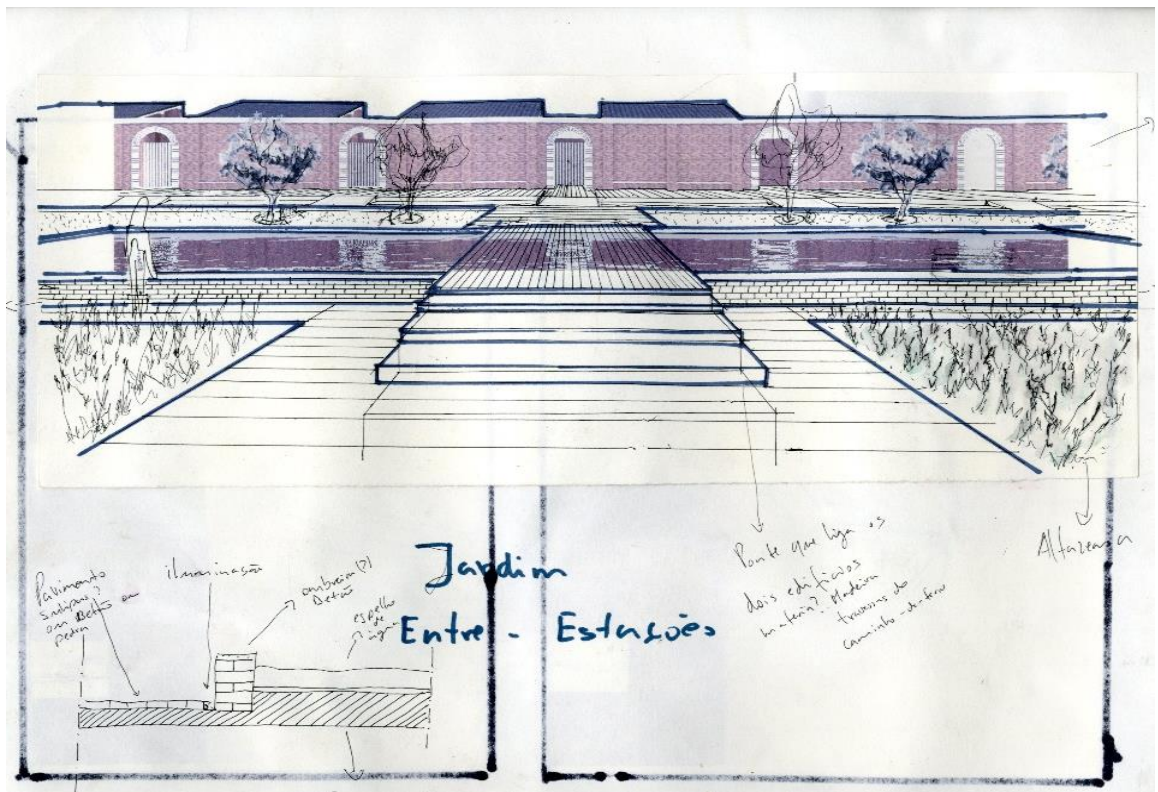




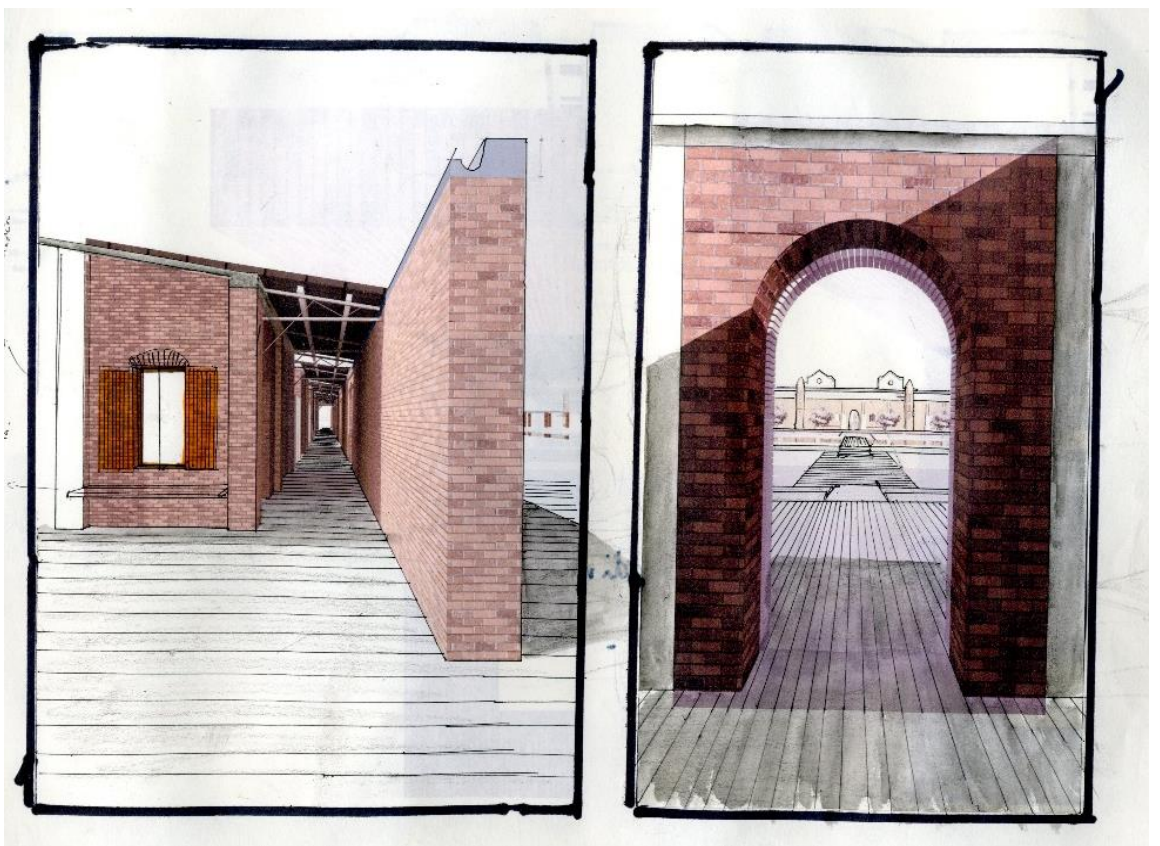
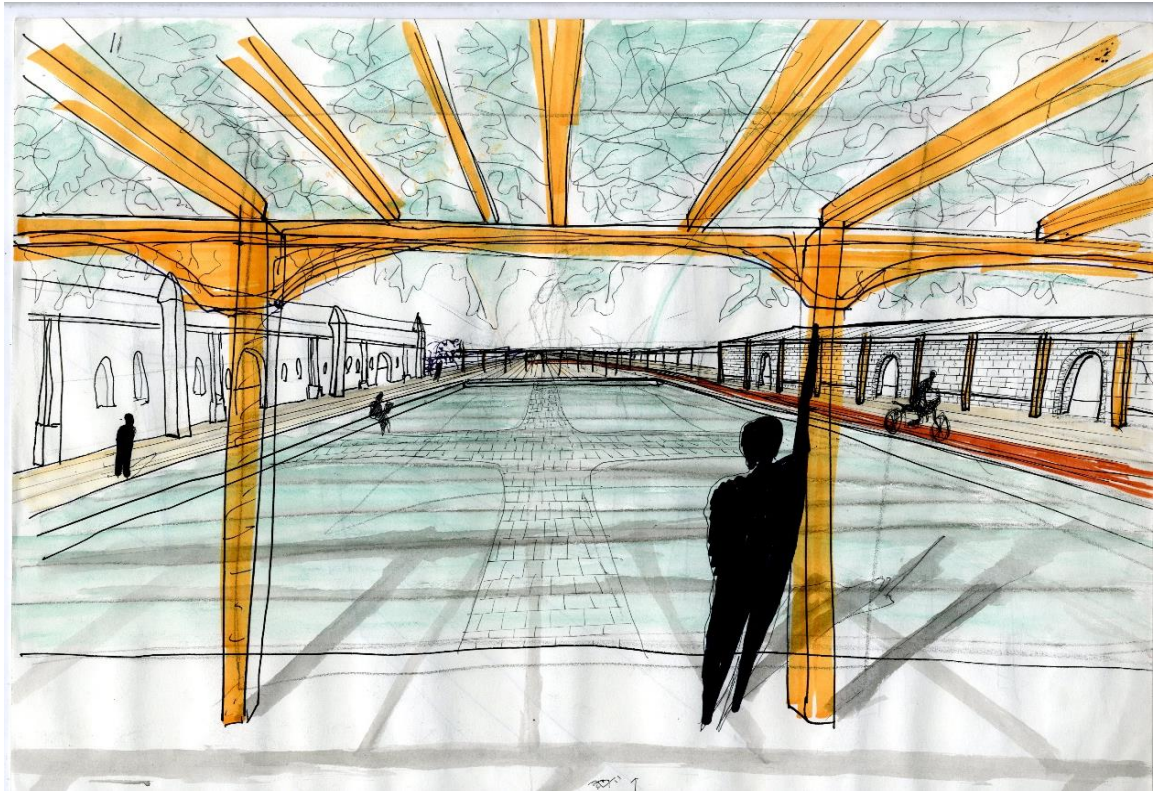




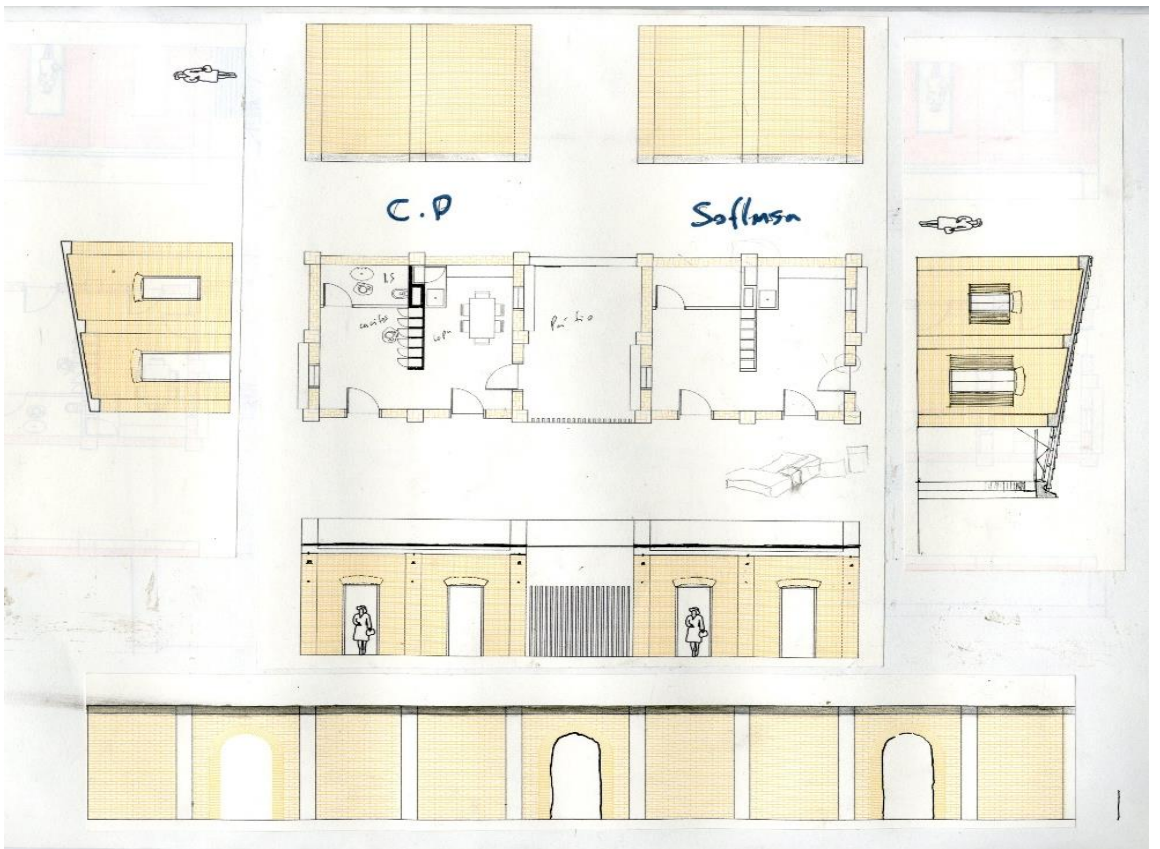
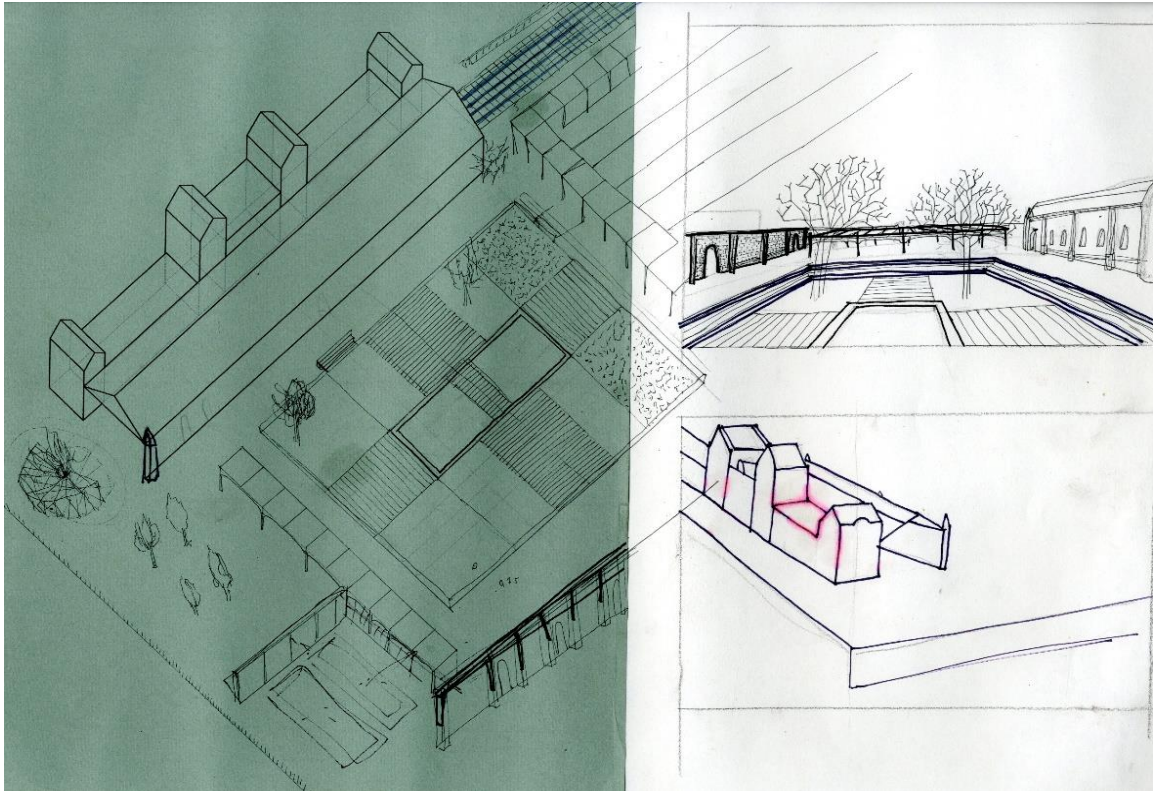




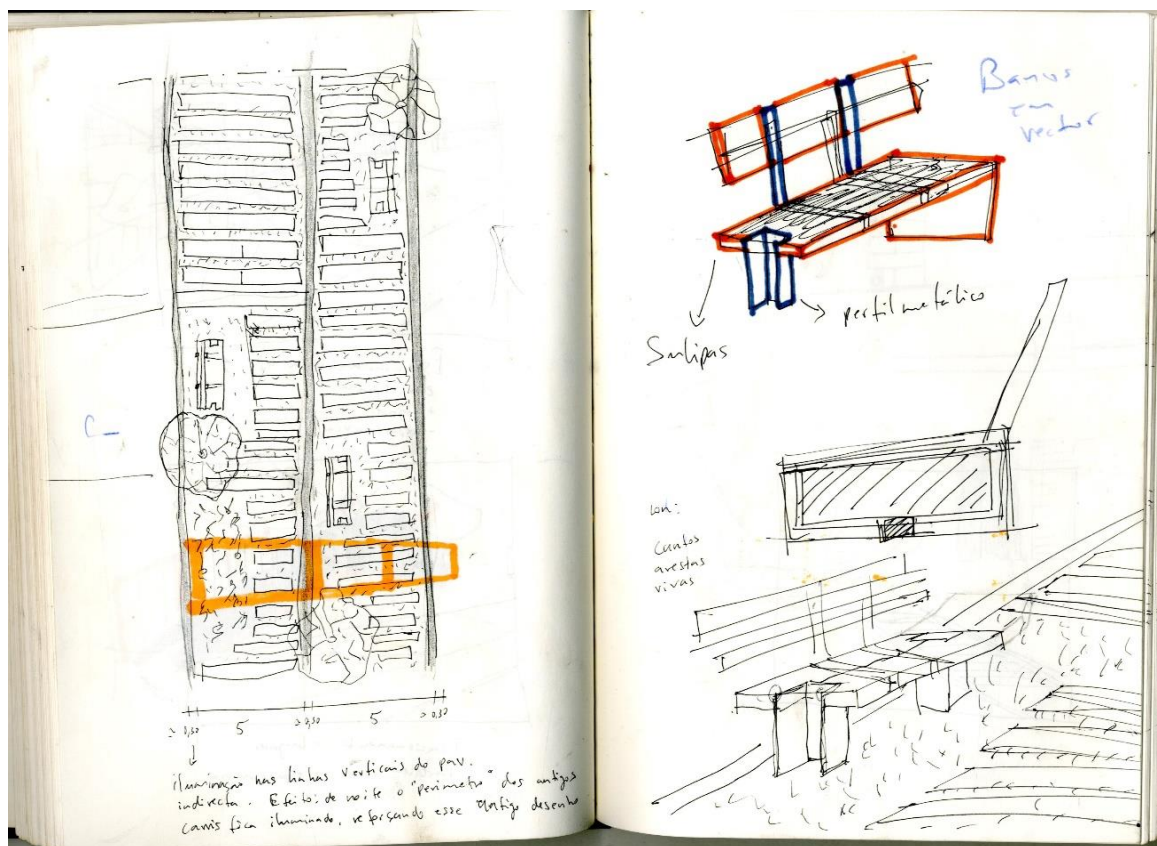
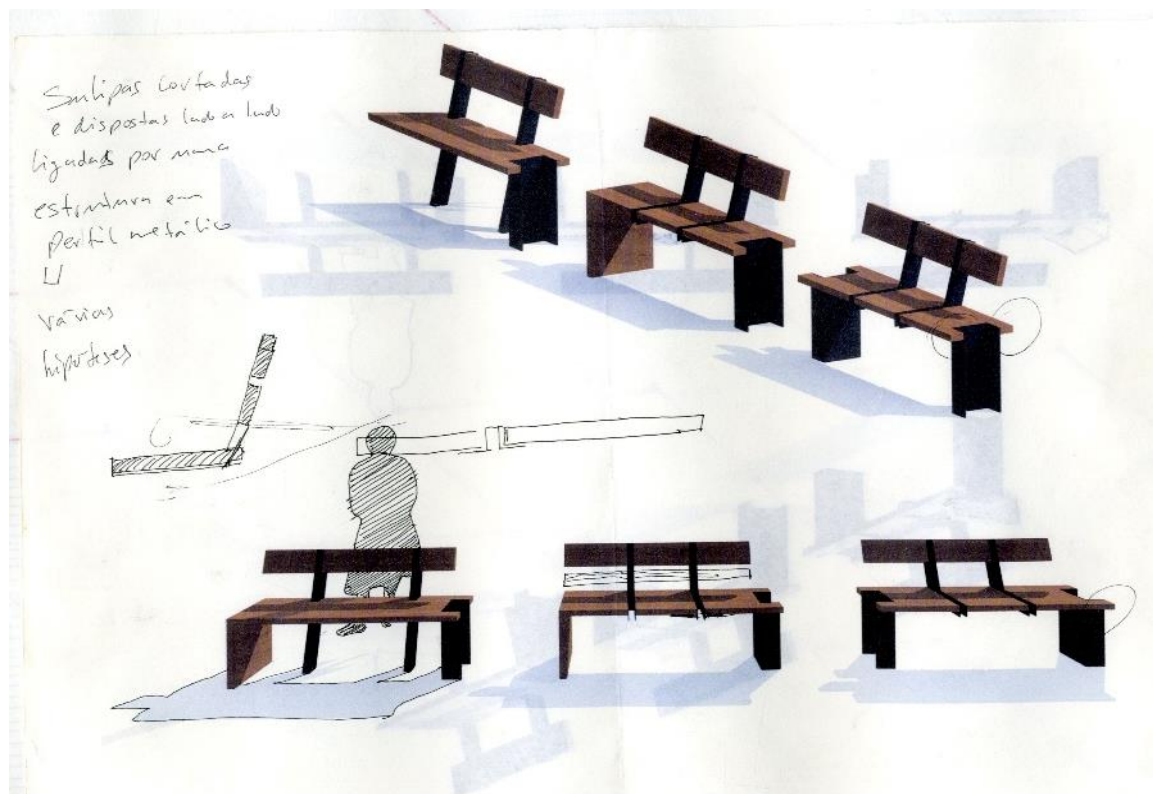


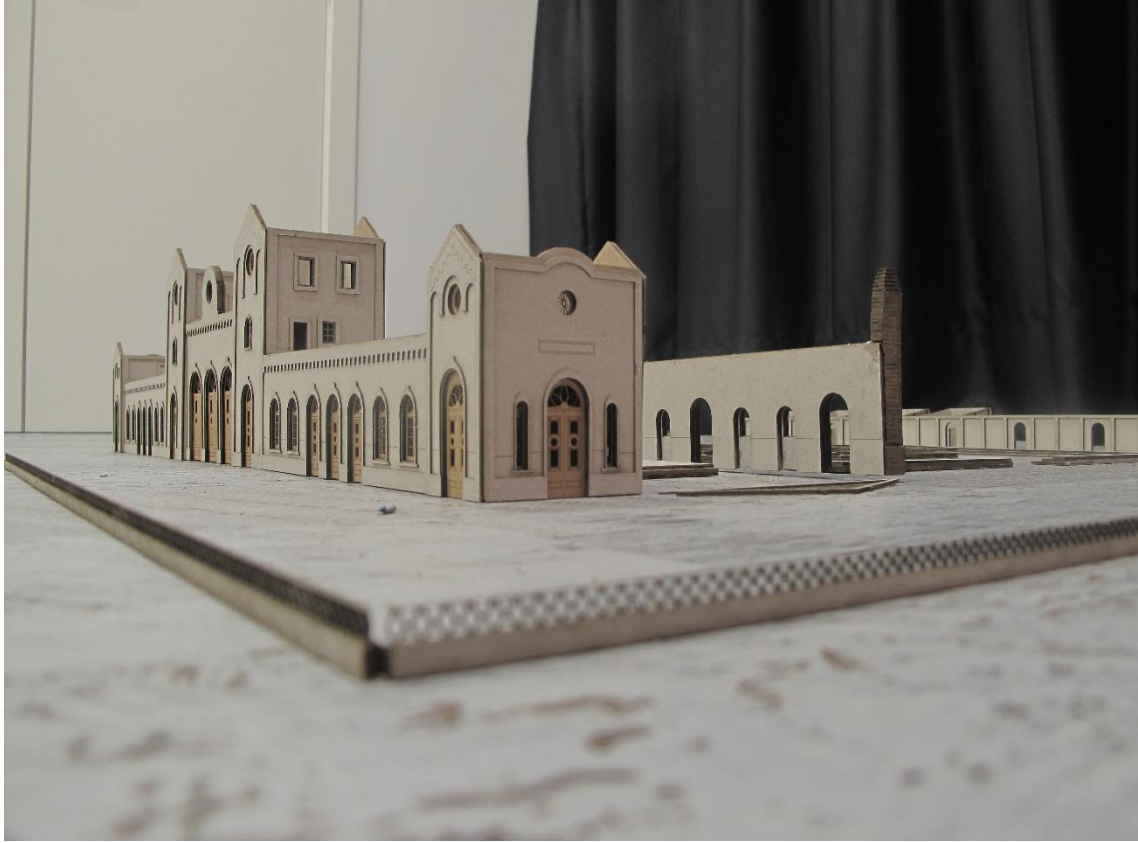




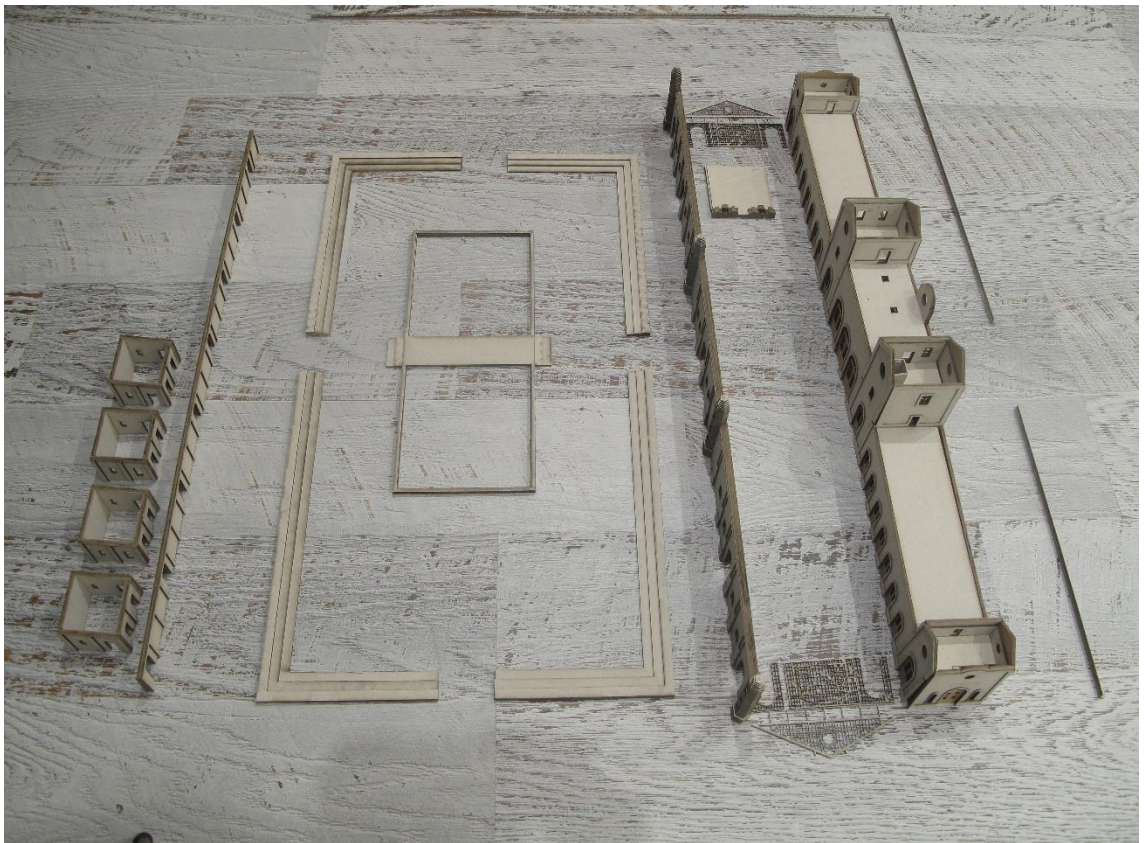
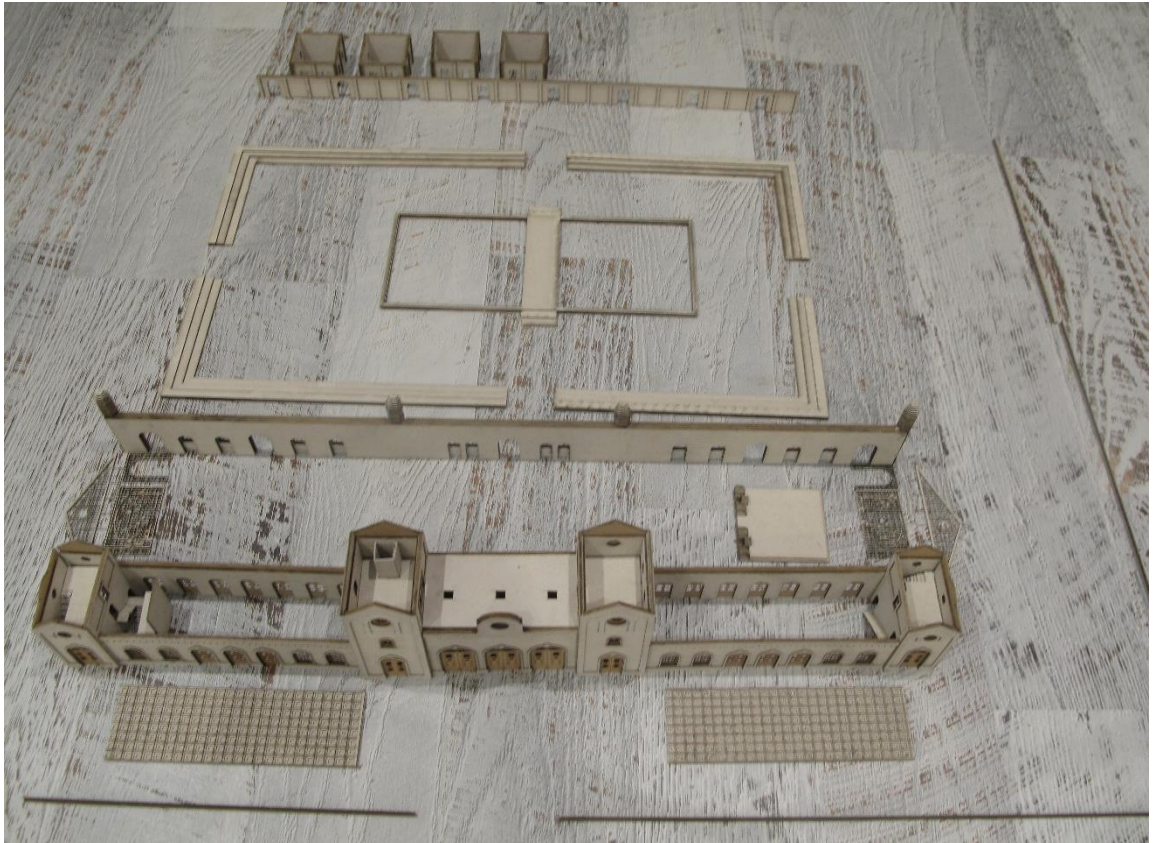








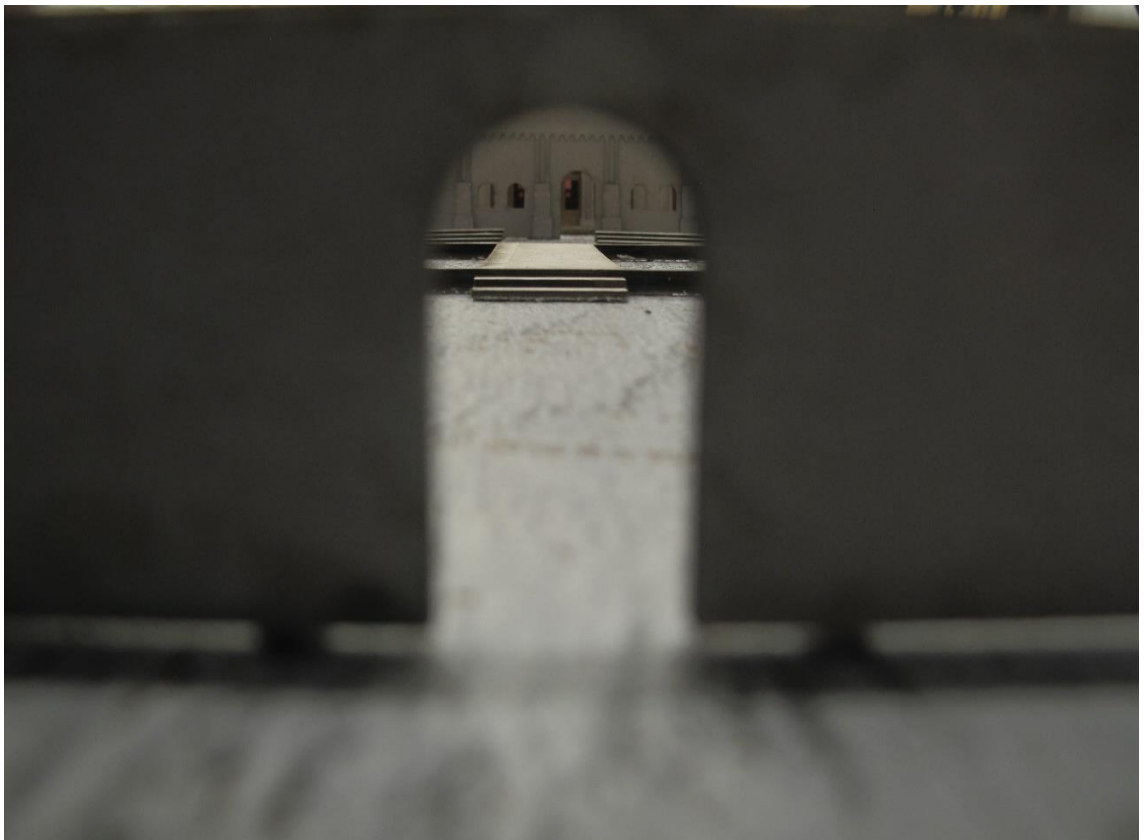
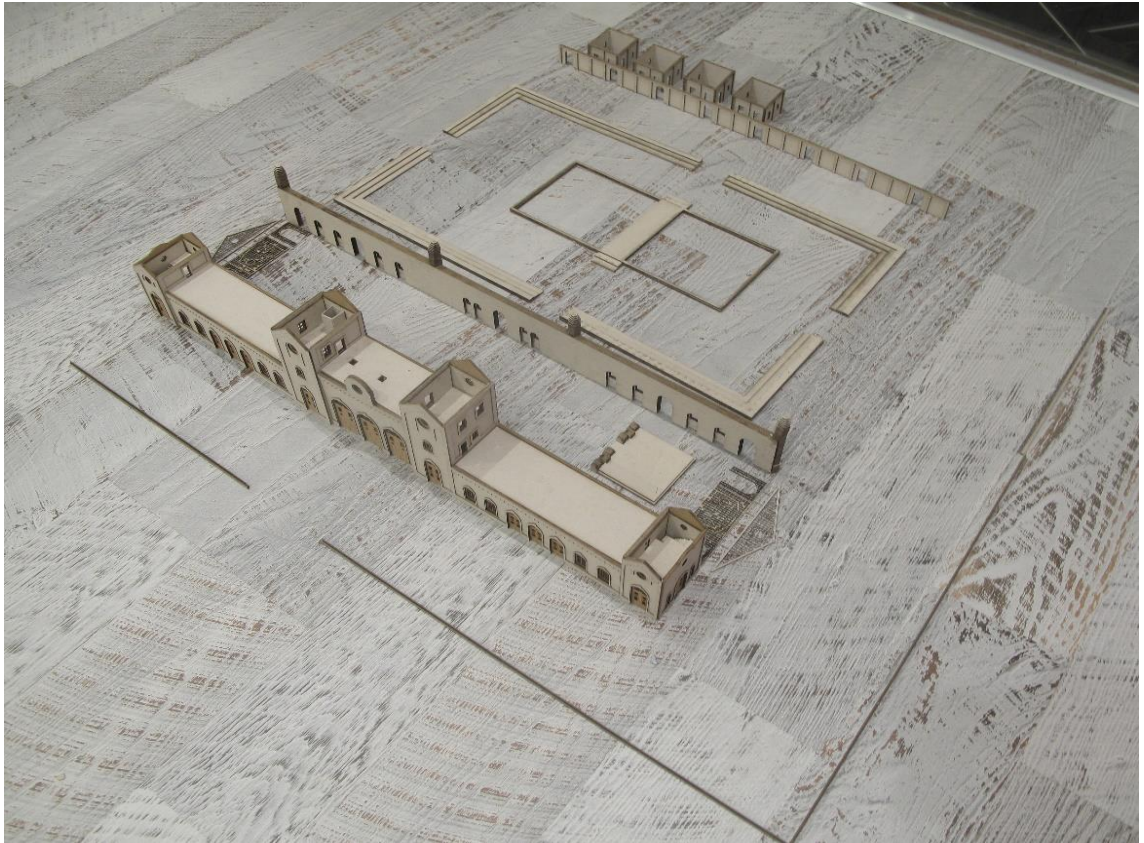












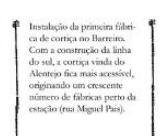




Inauguração do troço de 54 km desde a primeira estação de caminho-de-ferro no Beirito até Vendas Novas, trazendo a primeira classe ferroviária para este local. O sítio escolhido para a construção, Vale do Zebro, foi estratégico, pois permitia a ligação fluvial com Lisboa. Início da construção da linha do sul e sueste, esta estação faz aproximar estas regiões da capital.



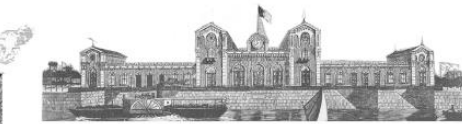
1861



1865



1870



Com a forte migração do interior do país para as grandes cidades, houve a necessidade de facilitar o movimento de passageiros do comboio para o barco. Assim, foi construído um aterro de 420 metros dentro do rio, sendo construída uma nova estação, ferro-fluvial, na extremidade desse aterro.



1884



1894



Com a inauguração da ponte 25 de Abril criou-se uma nova ligação com Lisboa. Com a construção da via ferroviária na ponte, em 2004, deixou o encerramento da linha terminal do Beirito. Já não era preciso sair do comboio para apunhar o barco para Lisboa.



1911



1930



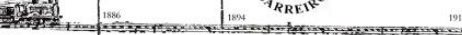
Estado Atual da estação ferro-fluvial, sem linha abandonada e com graves problemas estruturais na cobertura da parte. Por aqui ainda passam aqueles que apunham o barco para Lisboa. Atualmente está em curso a classificação do edifício como património de interesse público.



1966



1865



1875



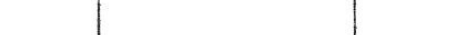
1911



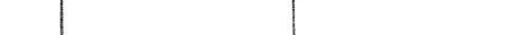
1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



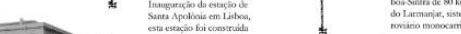
1875



1911



1966



1865



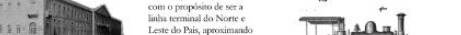
1875



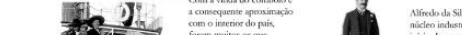
1911



1966



1865



1875



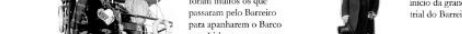
1911



1966



1865



1875



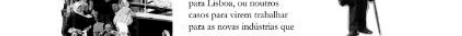
1911



1966



1865



1875



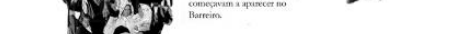
1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



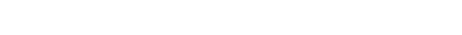
1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



1875



1911



1966



1865



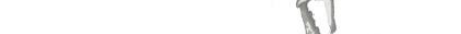
1875



1911

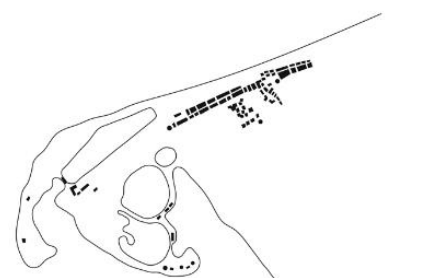


1966

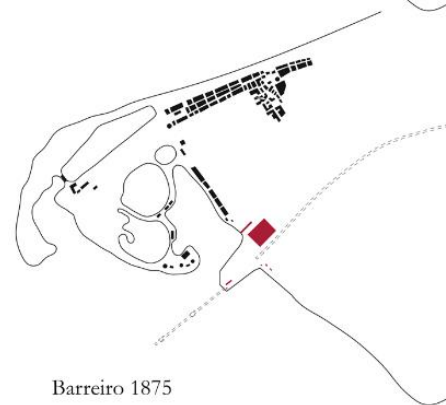


1865





Barreiro 1865



Barreiro 1875



Barreiro 1940



Barreiro 1996



Ruínas da Antiga fábrica do Braancamp



Fábricas da CUF



Museu industrial, quimiparque



Enquadramento entre a praia os moinhos e a estação



Passadiços que ligam os vários moinhos de Alburrica



Moinho Pequeno



Interior das oficinas dos caminhos-de-ferro



Antigo quartel dos Bombeiros



Antiga Estação Ferro-fluvial



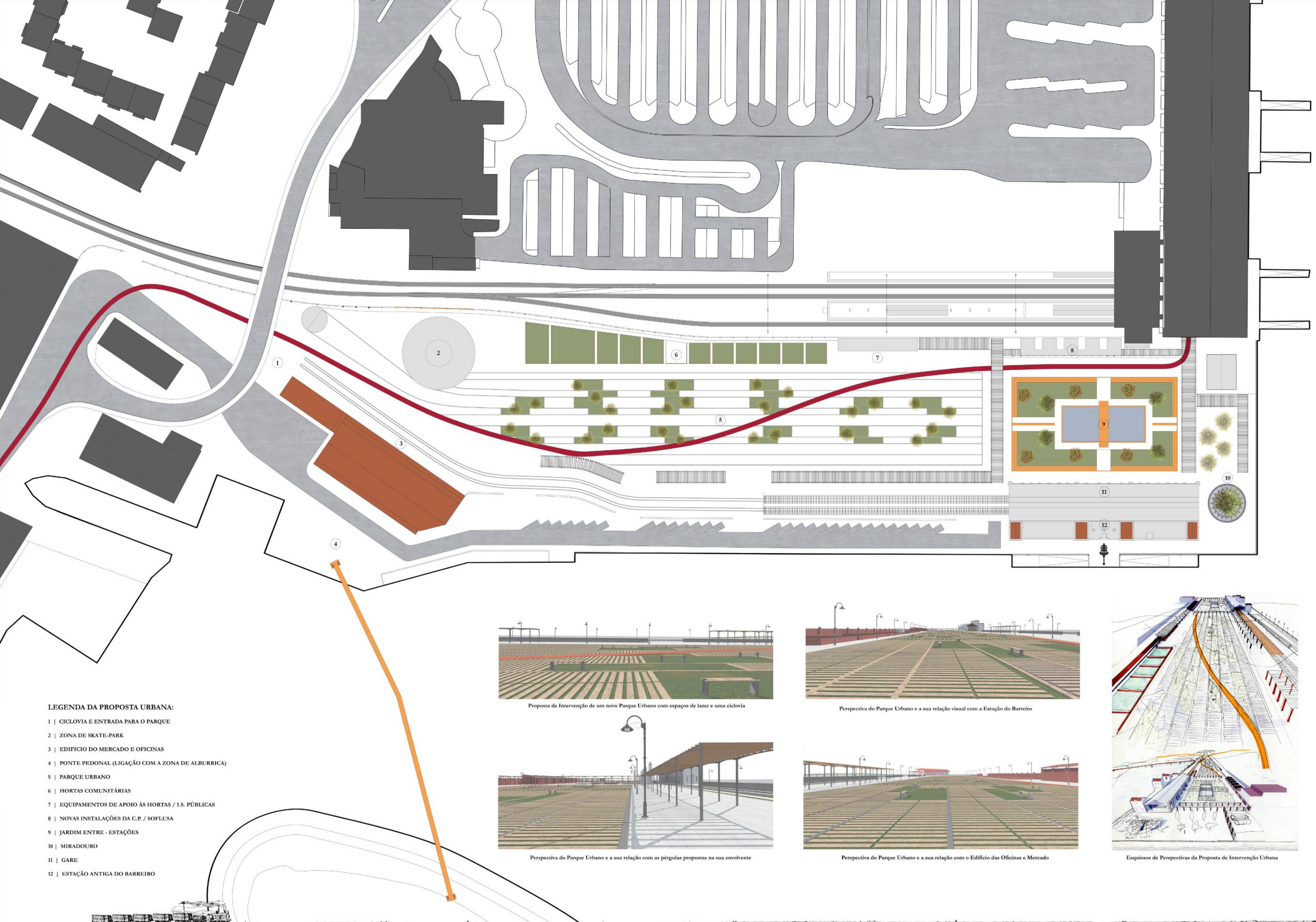
Estação Fluvial



Rotunda das máquinas

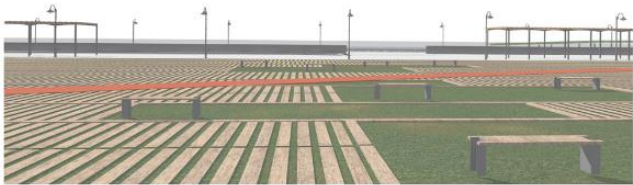




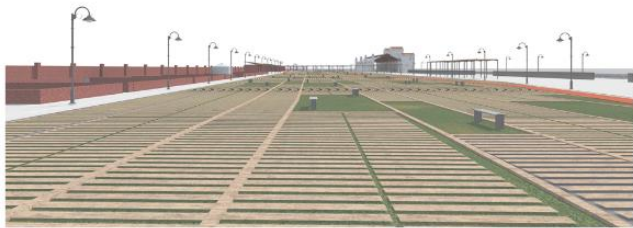


LEGENDA DA PROPOSTA URBANA:

- 1 | CICLOVIA E ENTRADA PARA O PARQUE
- 2 | ZONA DE SKATE-PARK
- 3 | EDIFÍCIO DO MERCADO E OFICINAS
- 4 | PONTE PEDONAL (LIGAÇÃO COM A ZONA DE ALBURRICA)
- 5 | PARQUE URBANO
- 6 | HORTAS COMUNITÁRIAS
- 7 | EQUIPAMENTOS DE APOIO ÀS HORTAS / I.S. PÚBLICAS
- 8 | NOVAS INSTALAÇÕES DA C.P. / SOFLUSA
- 9 | JARDIM ENTRE - ESTAÇÕES
- 10 | MIRADOURO
- 11 | GARE
- 12 | ESTAÇÃO ANTIGA DO BARREIRO



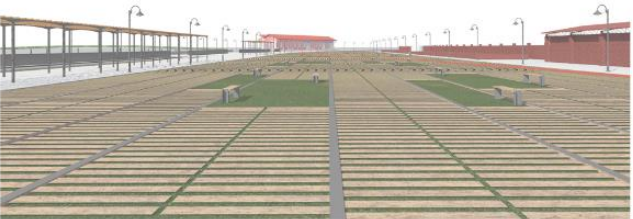
Proposta de Intervenção de um novo Parque Urbano com espaços de lazer e uma ciclovia



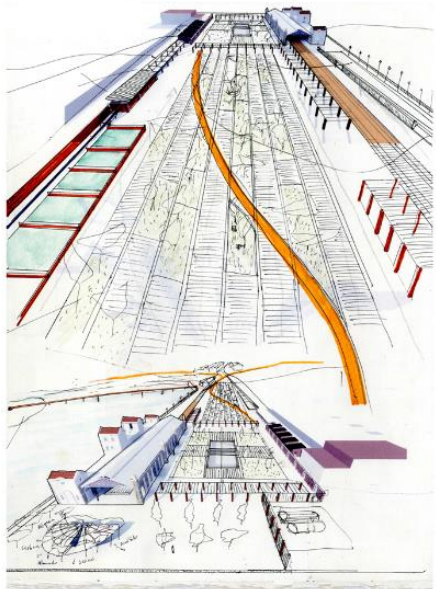
Perspectiva do Parque Urbano e a sua relação visual com a Estação do Barreiro



Perspectiva do Parque Urbano e a sua relação com as pérgulas propostas na sua envolvente

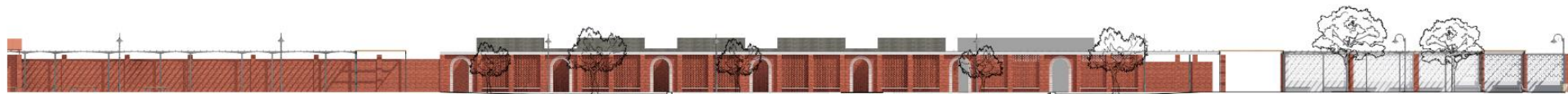


Perspectiva do Parque Urbano e a sua relação com o Edifício das Oficinas e Mercado

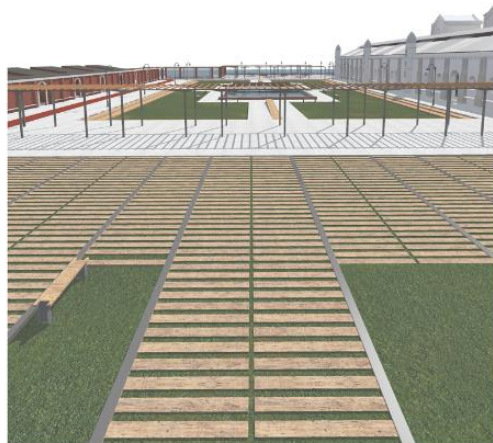


Esquissos de Perspectivas da Proposta de Intervenção Urbana





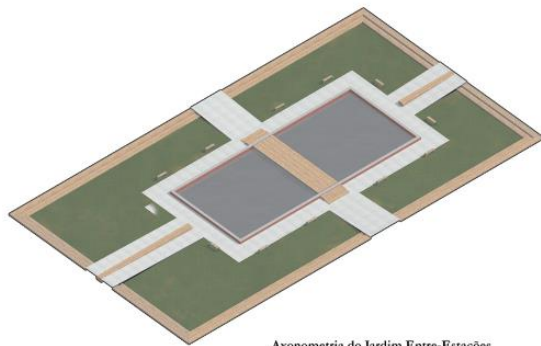
Alçado Noroeste das Novas Instalações C.P. Soflusa, Escala 1:200



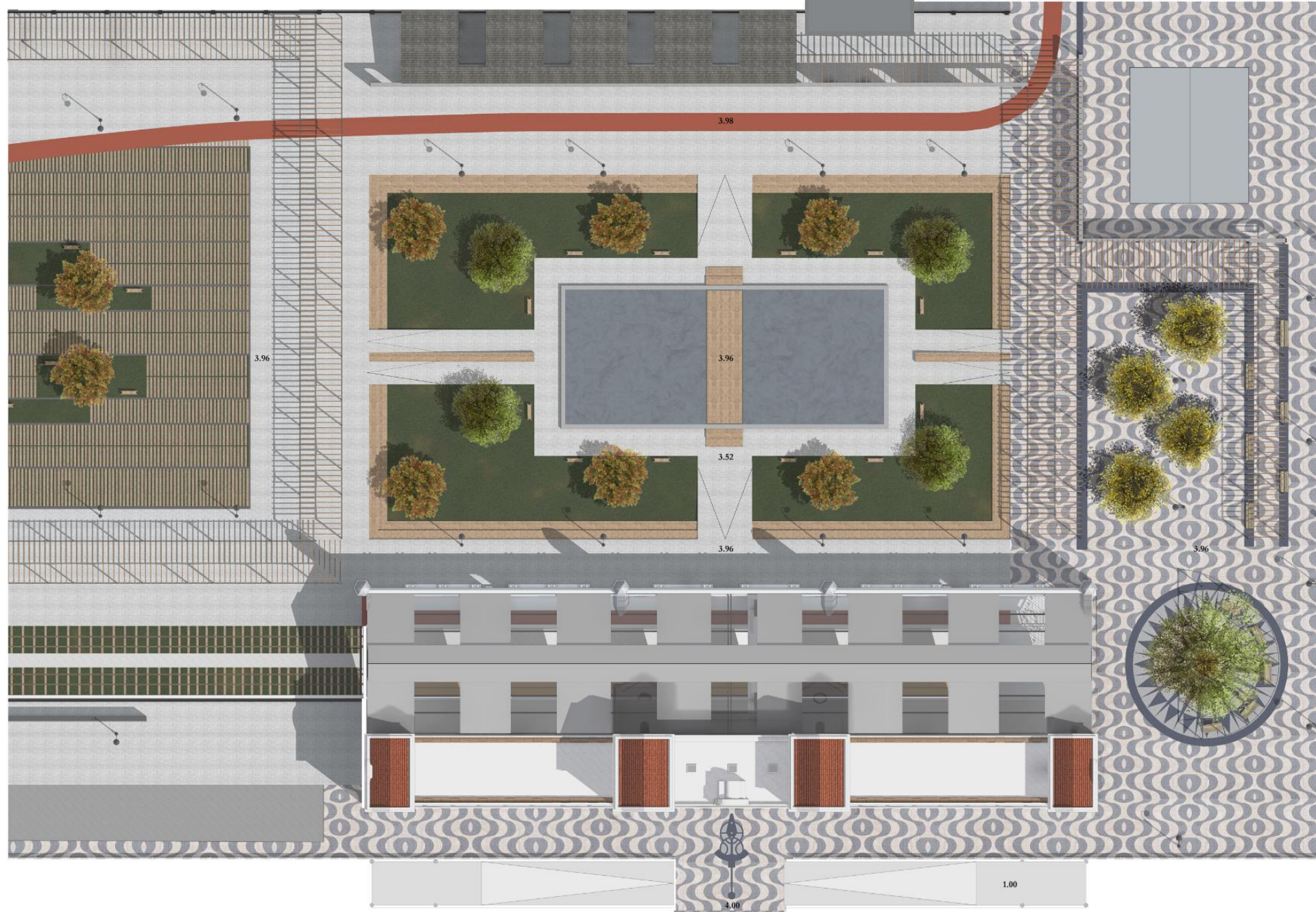
Perspectiva Aérea, Relação entre o Parque Urbano e o Jardim Entre-Estações



Perspectiva do Jardim Entre-Estações



Axonometria do Jardim Entre-Estações



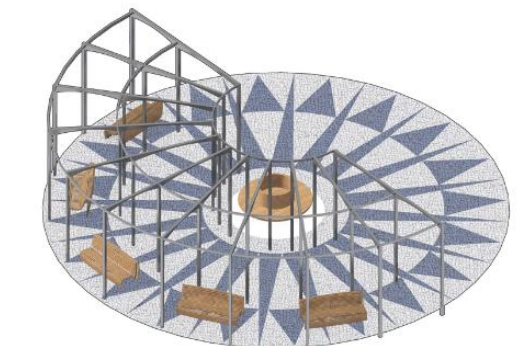
Planta da Intervenção Urbana do Jardim Entre-Estações, Escala 1:200



Perspectiva da Relação entre a Estação e as Novas Instalações da C.P. Soflusa



Perspectiva da Relação entre o Novo Miradouro e a Estação



Axonometria da Pérgula do Novo Miradouro da Estação



Alçado Noroeste da Estação, Escala 1:200

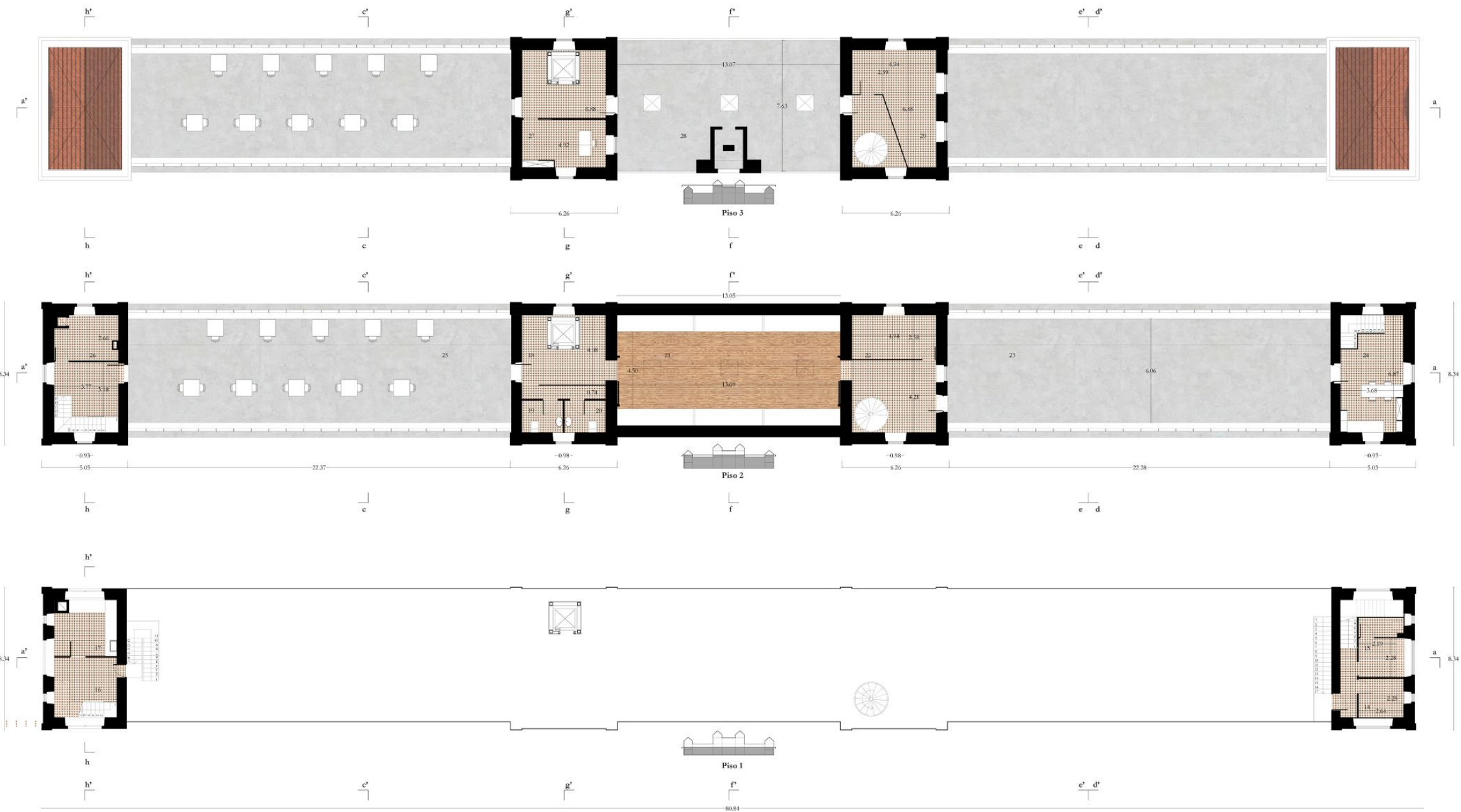




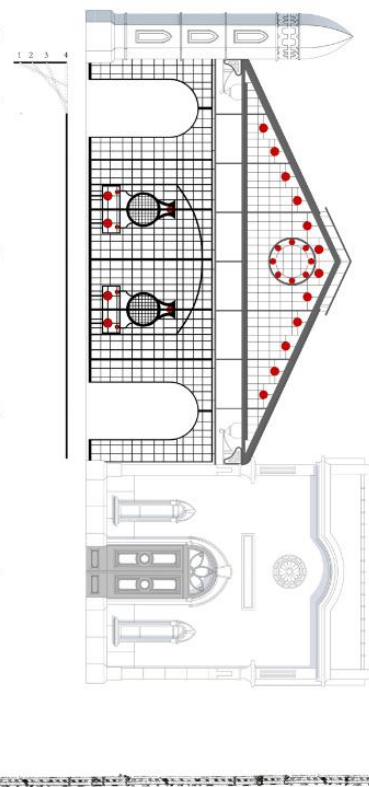
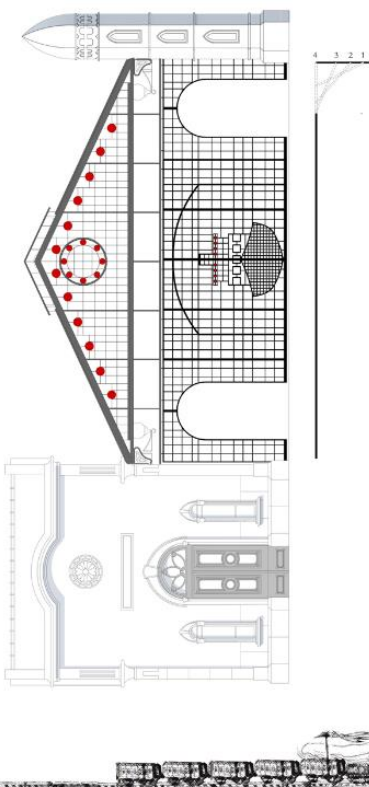




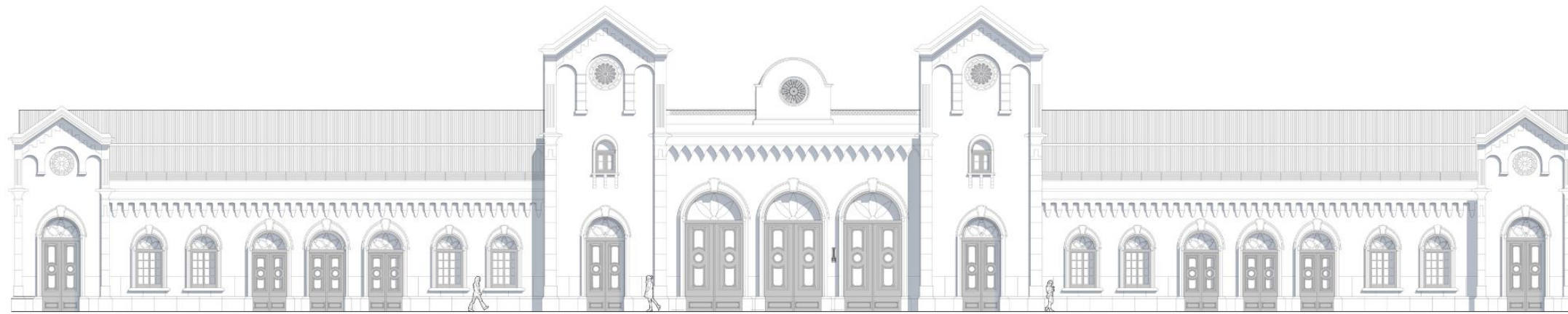
Legenda de compartimentos	Área m²	Cod. dos acabamentos
Gare		
1 - espaço para concertos	1196,63 m²	A1A7 C6D1D7
Piso 0		
2 - Receção	33,84 m²	A4B3 C3D1
3 - Sala de exposição	84,72 m²	A5B1 C1D1
4 - acesso aos terraços e à 2ª sala de exposição	21,37 m²	A4B3 C3D1
5 - Sala de arranjos, Bar	12,30 m²	A4B3 C3D1
6 - Sala de concertos / Bar	145,50 m²	A3B5 C1C4D4
7 - Copa do Bar	10,57 m²	A2B3 C3D2
8 - Instalações Sanitárias (Bar) musc.	6,95 m²	A1B3 C2D2
9 - Instalações Sanitárias (Bar) fem.	7,10 m²	A1B3 C2D2
10 - Sala do Restaurante	120,84 m²	A3B2 C1C4D4
11 - Instalações Sanitárias (Restaurante) fem.	2,70 m²	A1B3 C2D2
12 - Instalações Sanitárias (Restaurante) musc.	2,70 m²	A1B3 C2D2
13 - Cozinha do Restaurante	25,20 m²	A2B3 C3D2
Piso 1		
14 - Arranjos do Bar	5,95 m²	A4B3 C3D1
15 - Camarin	9,14 m²	A4B3 C3D1
16 - Acesso ao terraço do restaurante	8,23 m²	A4B3 C3D1
17 - Despensa da cozinha	12,02 m²	A4B3 C3D1
Piso 2		
18 - Acesso ao terraço / sala de exposição	16,05 m²	A4B3 C3D1
19 - Instalações Sanitárias fem.	4,49 m²	A1B3 C5C2D2
20 - Instalações Sanitárias musc.	4,49 m²	A1B3 C5C2D2
21 - Sala de exposição	58,50 m²	A3 C1D4
22 - Arranjos do terraço	12,30 m²	A4B3 C3D1
23 - Terraço para concertos	136,06 m²	A6 C6
24 - Escalão OUTRA	21,59 m²	A4B3 C3D5
25 - Terraço do Restaurante	136,06 m²	A6 C6
26 - Despensa da cozinha	10,05 m²	A4B3 C3D5
Piso 3		
27 - Sala de administração	13,67 m²	A4B3 C3D5
28 - Miradouro	99,10 m²	A6 C6
29 - Sala audiovisual	23,05 m²	A4B3 C3D5



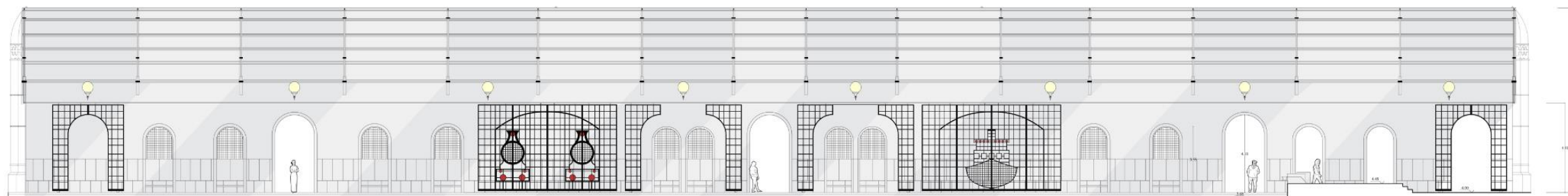
Legenda de acabamentos
Pavimentos (A)
A1 - Mosaico hidráulico padrão losango, 15 x 15 cm
A2 - Mosaico hidráulico padrão losango, 28 x 28 cm
A3 - Sólido suacupa acabamento com óleo, 70 x 11 cm
A4 - Mosaico hidráulico padrão losango, 15 x 15 cm
A5 - Mármore verde rios, acabamento atacado, 65 x 65 cm
A6 - Resina Cimento Natural G40 (Microcimento) 3 mm de espessura
A7 - Sólido de madeira cruzadas
A8 - Relevo autoelevante
Regradios (B)
B1 - Régua de MDF bolada de 10 cm de altura acabamento em cereja
B2 - Régua de MDF bolada de 10 cm de altura acabamento em Suacupa
B3 - Régua de MDF bolada de 10 cm de altura acabamento cor Branca maré
Parêdes (C)
C1 - Reboeco com argamassa de cimento e areia fina pintado com tinta suavisante Branca maré
C2 - Mosaico hidráulico padrão losango, 15 x 15 cm
C3 - Resina Cimento Natural G40 (Microcimento) 3 mm de espessura
C4 - Painéis de contraplacado de pinho nórdico
C5 - Execução de parede em placa de gesso cartonado do tipo pladur hidrotégo
C6 - Cal hidráulica - RE-ABILITA Cal Acabamento
Tectos (D)
D1 - Reboeco com argamassa de cimento e areia fina para pintar com tinta suavisante Branca maré
D2 - Execução de tecto falso em placas de gesso cartonado do tipo pladur hidrotégo
D3 - Sólido de suacupa oleado, assente sobre estrutura metálica
D4 - Alufolha de arca em tipóteia cerâmica assente sobre perfil metálico em L
D5 - placas de OSB assentes sobre as arca de cobertura
D6 - chapa metálica ondulada assente sobre as arca metálicas do gar
D7 - Painéis de PVC semi mastilado assentes sobre as arca metálicas do gar



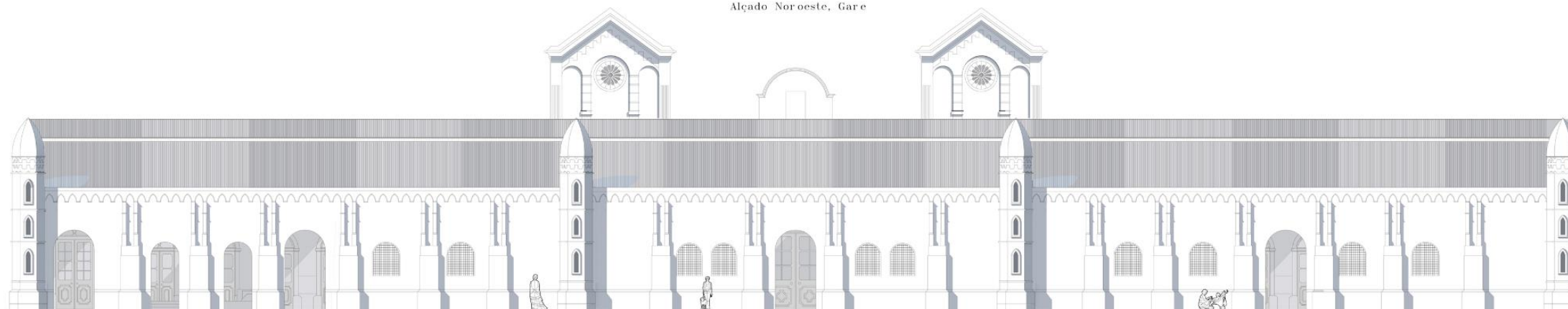




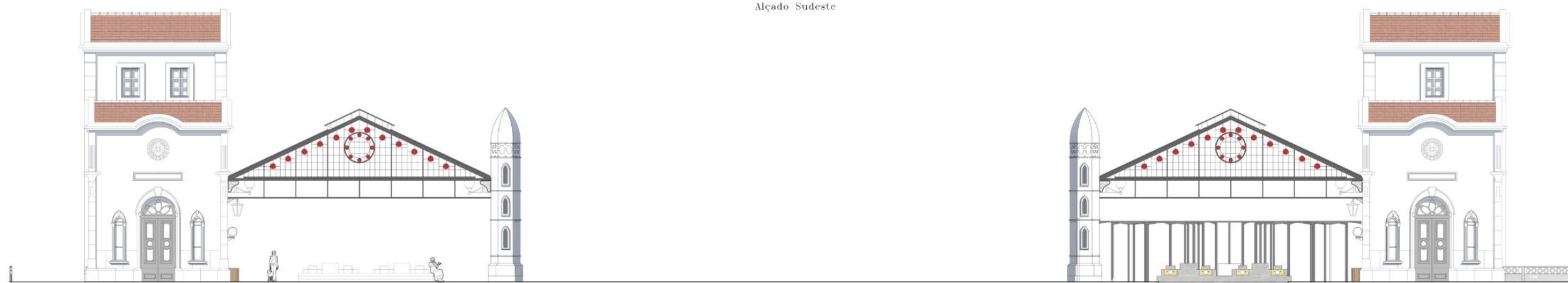
Alameda do Noroeste, Fachada Principal



Alameda do Noroeste, Gare



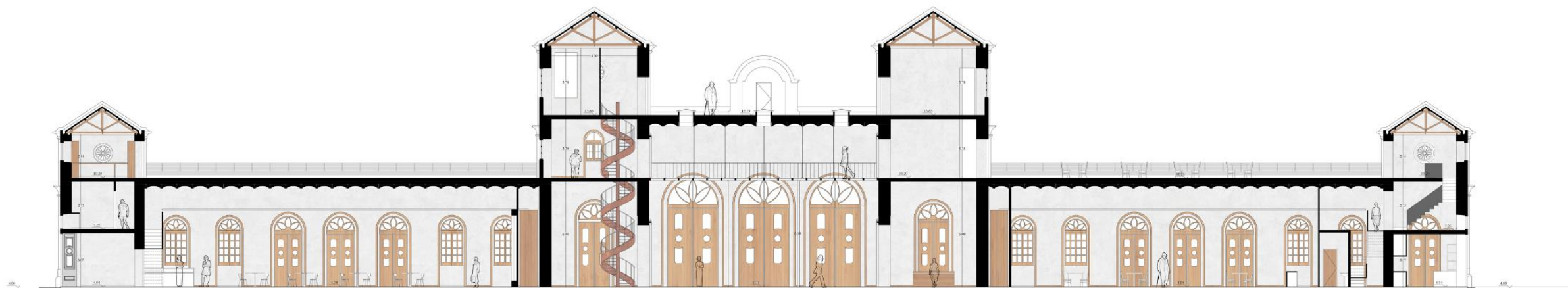
Alameda do Sudeste



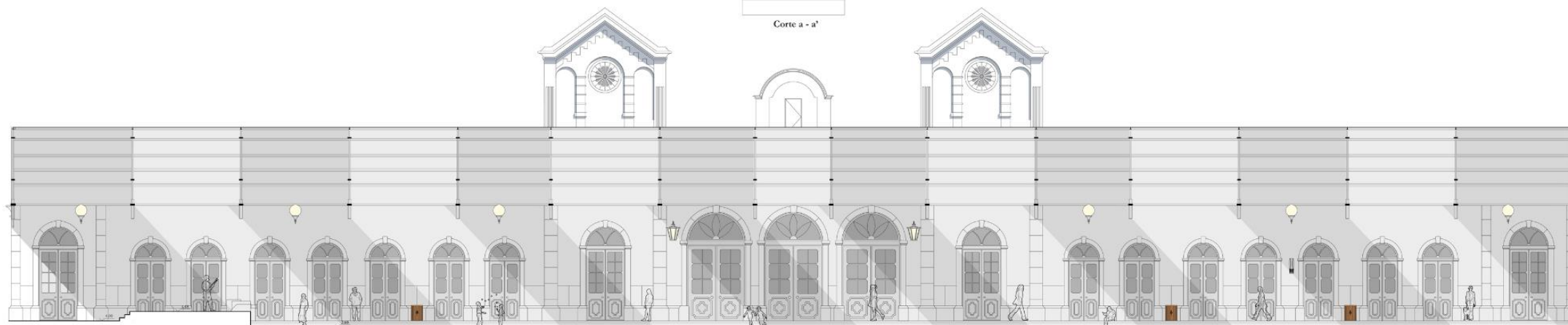
Alameda do Nordeste

Alameda do Sudoeste

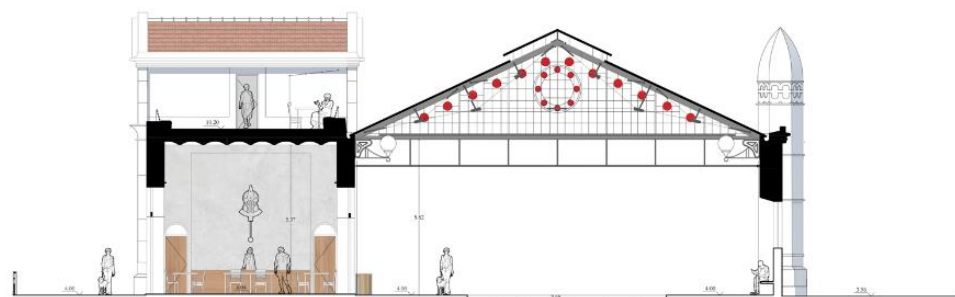




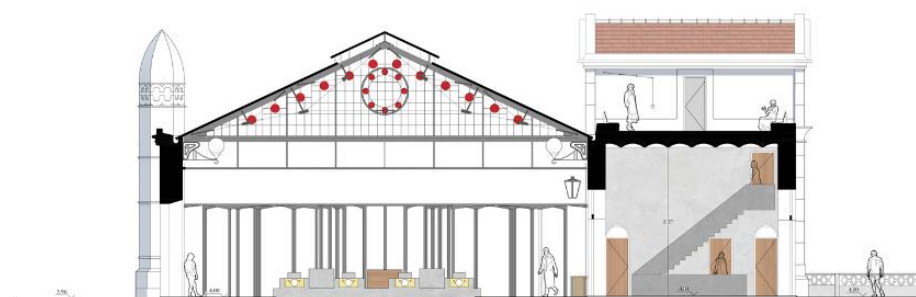
Corte a - a'



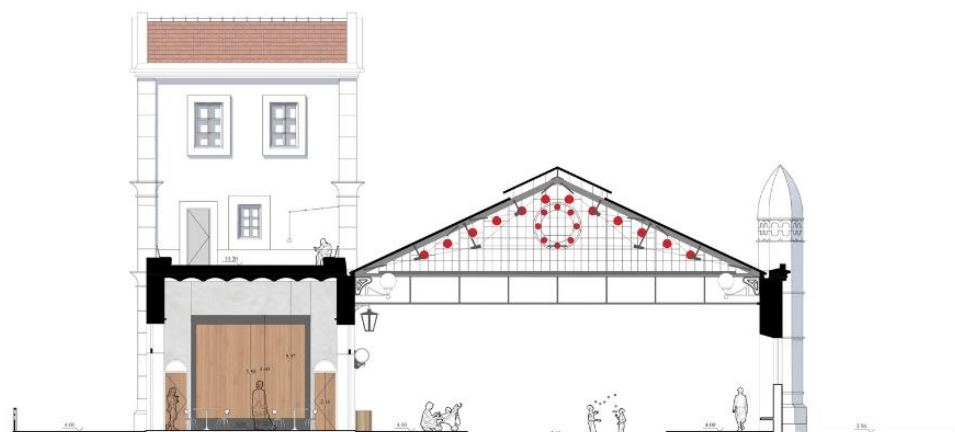
Corte b - b'



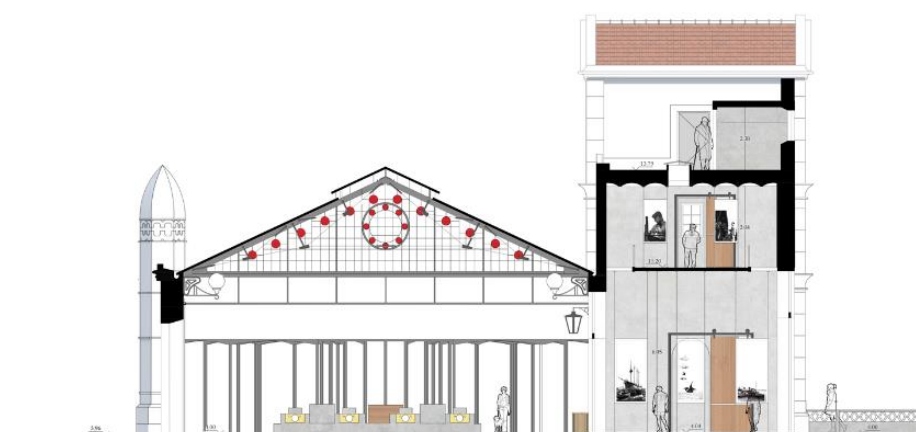
Corte c - c'



Corte d - d'



Corte e - e'

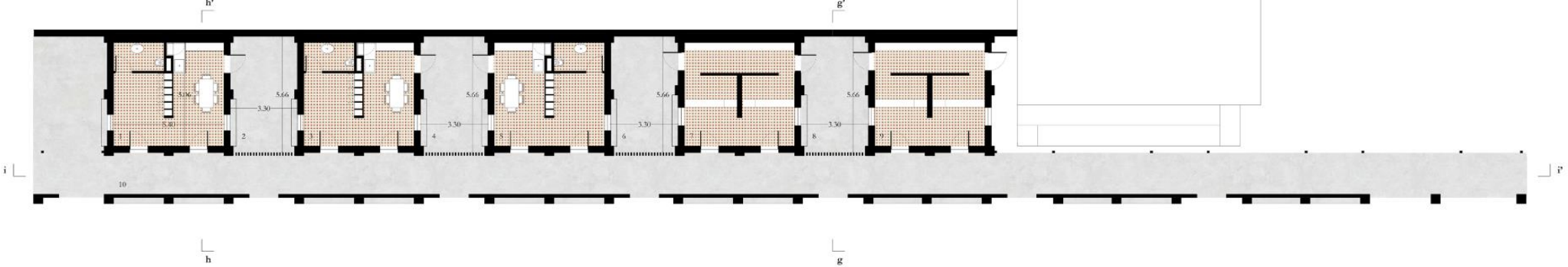


Corte f - f'

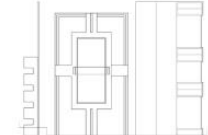




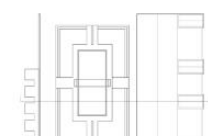
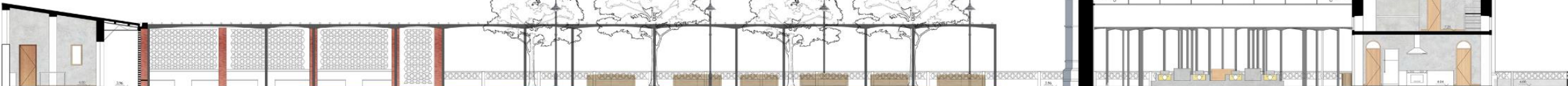
Legenda de compartimentos	Área m²	Cod. dos acabamentos
Fábrica C.P. e Softosa		
1 - Balneário funcionário da limpeza	27,32 m²	A1B1 C1D2D3
2 - Pátio	17,64 m²	A2 - C2 -
3 - Balneário funcionários da C.P.	27,32 m²	A1B1 C1D2D3
4 - Pátio	17,64 m²	A2 - C2 -
5 - Balneário funcionários da Softosa	27,32 m²	A1B1 C1D2D3
6 - Pátio	17,64 m²	A2 - C2 -
7 - Escritório C.P.	27,32 m²	A1B1 C1D2D3
8 - Pátio	17,64 m²	A2 - C2 -
9 - Escritório Softosa	27,32 m²	A1B1 C1D2D3
10 - Corredor de acesso	146,61 m²	A2 - C2 -



Corte i - P'



Corte h - h'



Corte g - g'

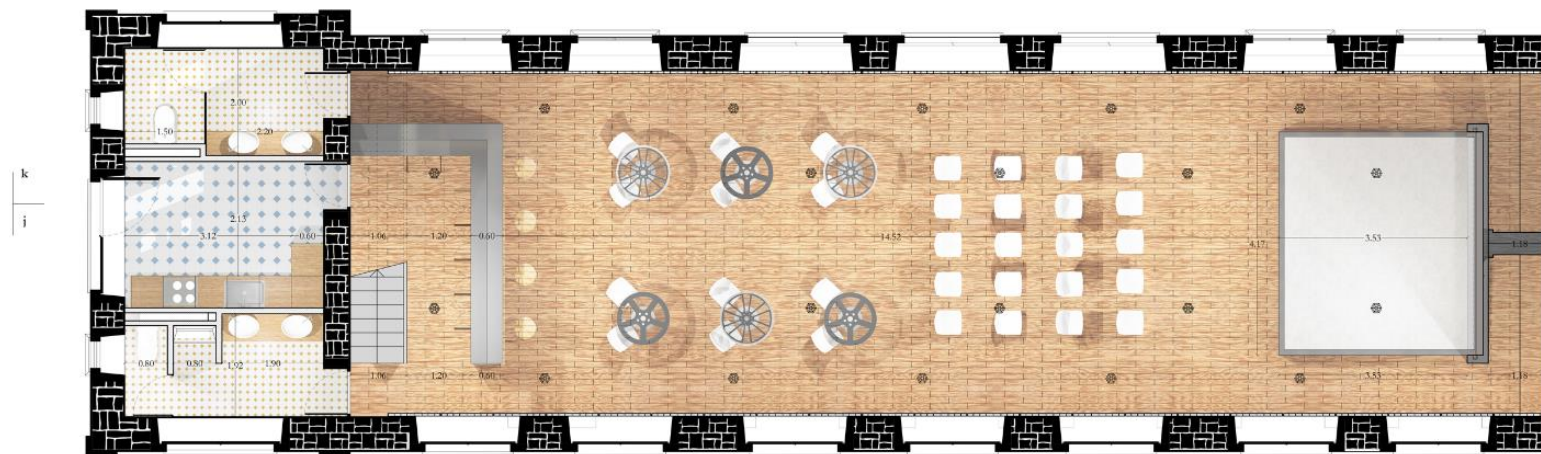


Legenda de acabamentos
Pavimentos (A)
A1 - Mosaico hidráulico padrão losango, 15 x 15 cm
A2 - Resina Cimento Natural G-40 (Monocolor) 3 mm de espessura
Rodapés (B)
B1 - Régua de MDF boleada de 10 cm de altura acabamento em cereja
Paredes (C)
C1 - Reboco com argamassa de cimento e areia fina pintado com tinta superlavável branca mate
C2 - Paredes de tijolo Burro sem acabamento
Tectos (D)
D1 - Execução de tecto falso em placas de gesso cartonado do tipo pladur hidrotampo
D2 - placas de OSB assestos sobre as ancas da cobertura

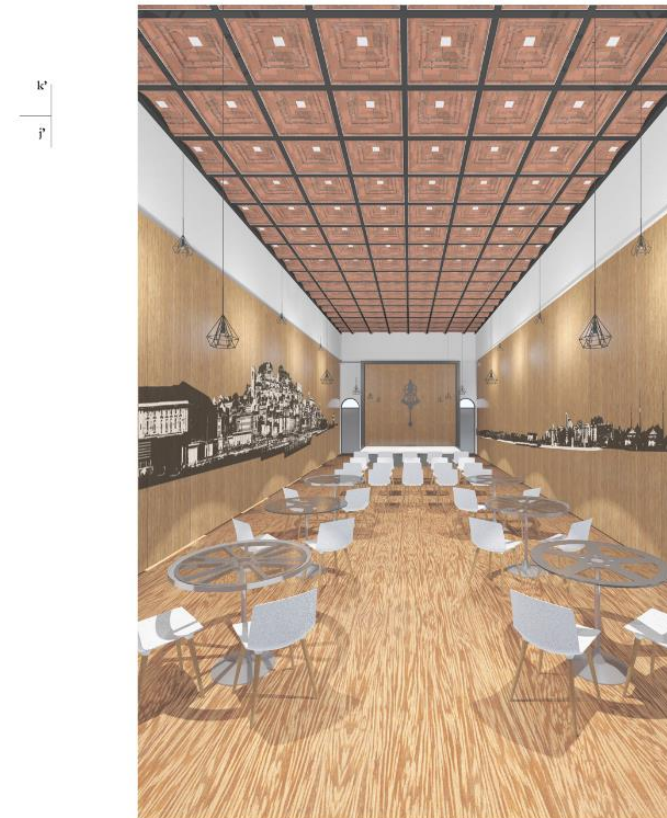




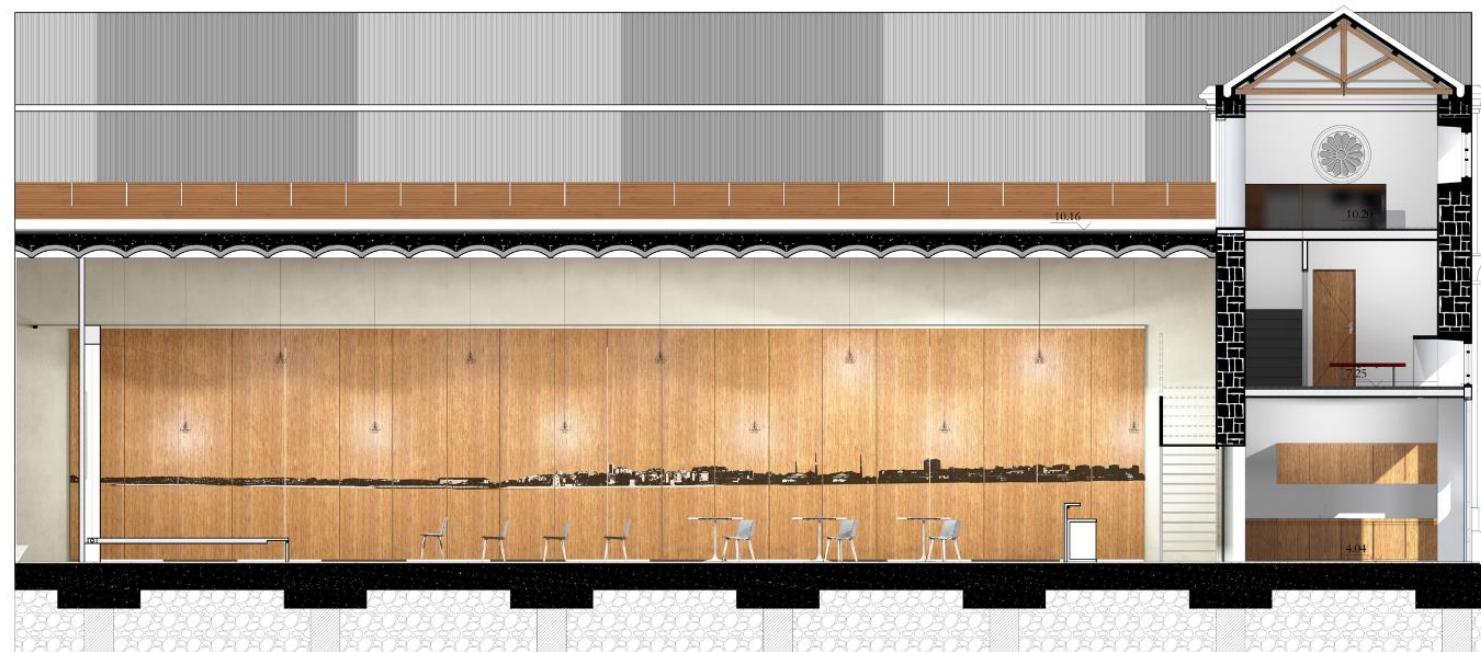
Atmosfera do interior da sala de concertos, com os painéis de isolamento acústico recolhidos.



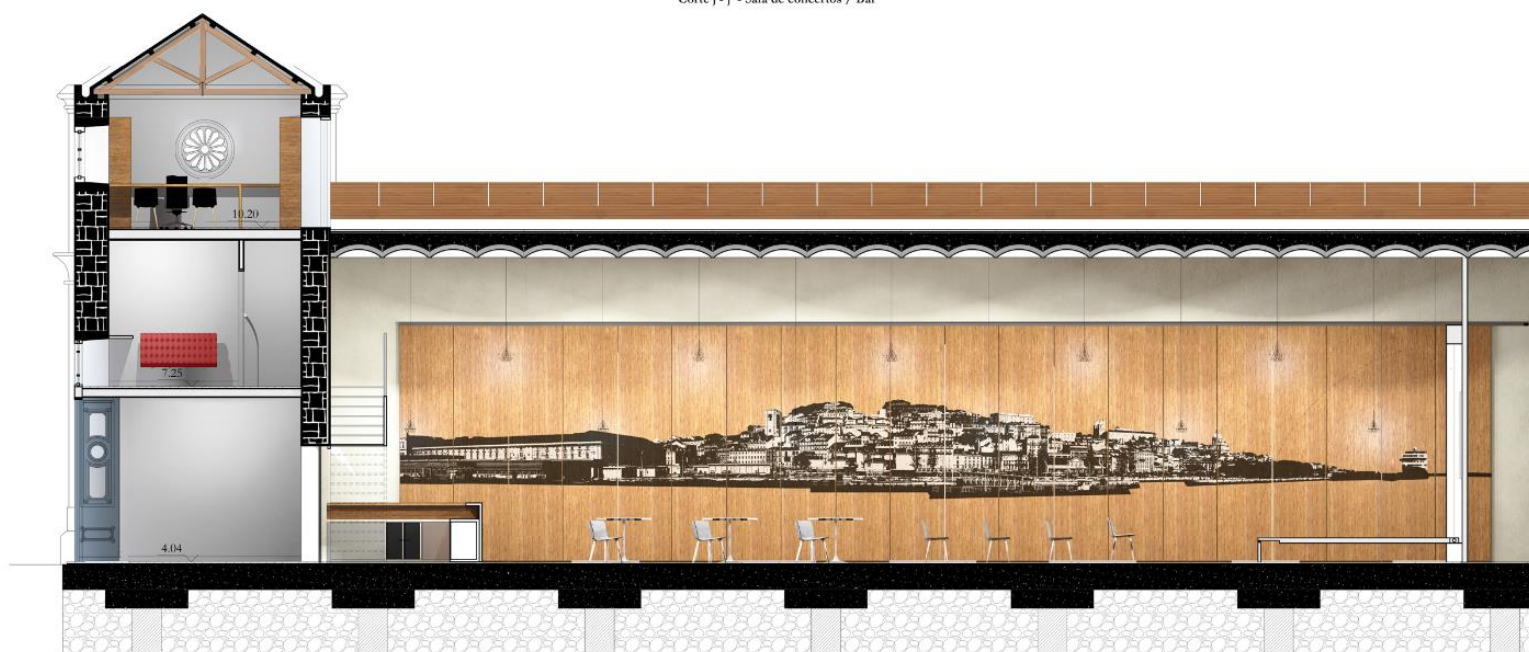
Planta 1:50 - Sala de concertos / Bar piso 0



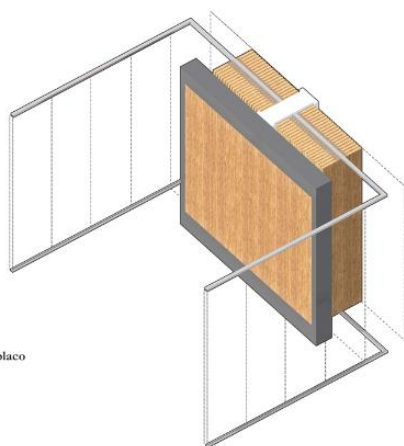
Atmosfera do interior da sala de concertos, com os painéis de isolamento acústico rebatidos sobre as paredes interiores. Pormenor do desenho que ornamenta os painéis. Lado esquerdo vista panorâmica sobre o Barreiro (partida), lado direito vista panorâmica sobre Lisboa (chegada).



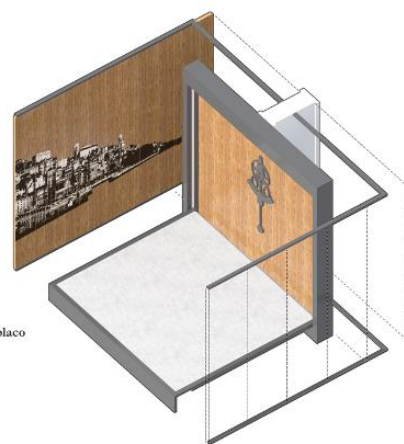
Corte j - j' - Sala de concertos / Bar



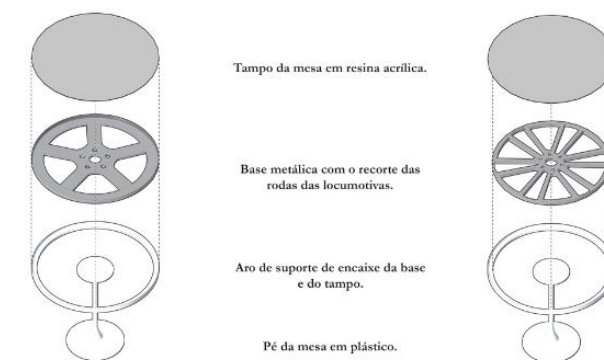
Corte k - k' Sala de concertos / Bar.



Axonometria da estrutura do placó fechado.



Axonometria da estrutura do placó fechado.

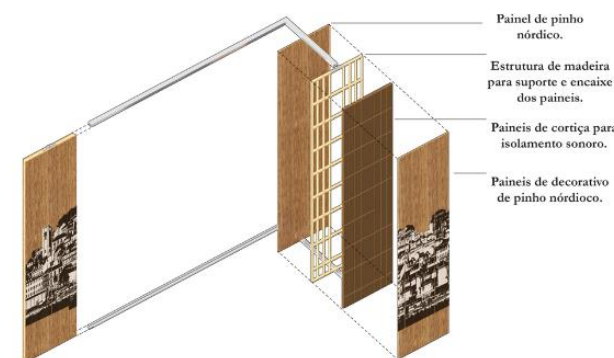


Tampo da mesa em resina acrílica.

Base metálica com o recorte das rodas das locomotivas.

Aro de suporte de encaixe da base e do tampo.

Pé da mesa em plástico.



Painel de pinho nórdico.

Estrutura de madeira para suporte e encaixe dos painéis.

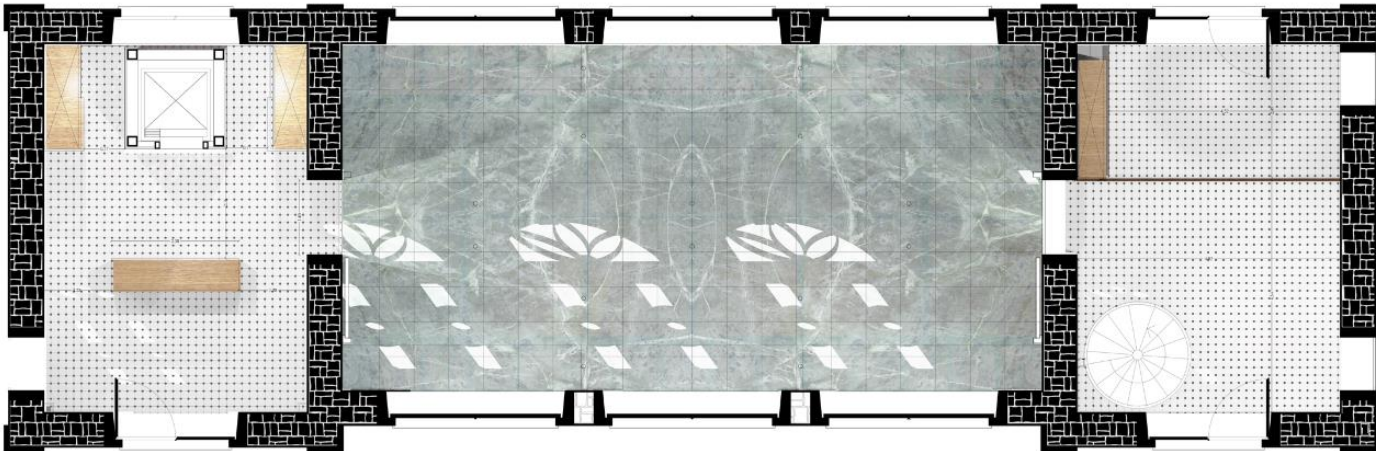
Painéis de cortiça para isolamento sonoro.

Painéis decorativos de pinho nórdico.

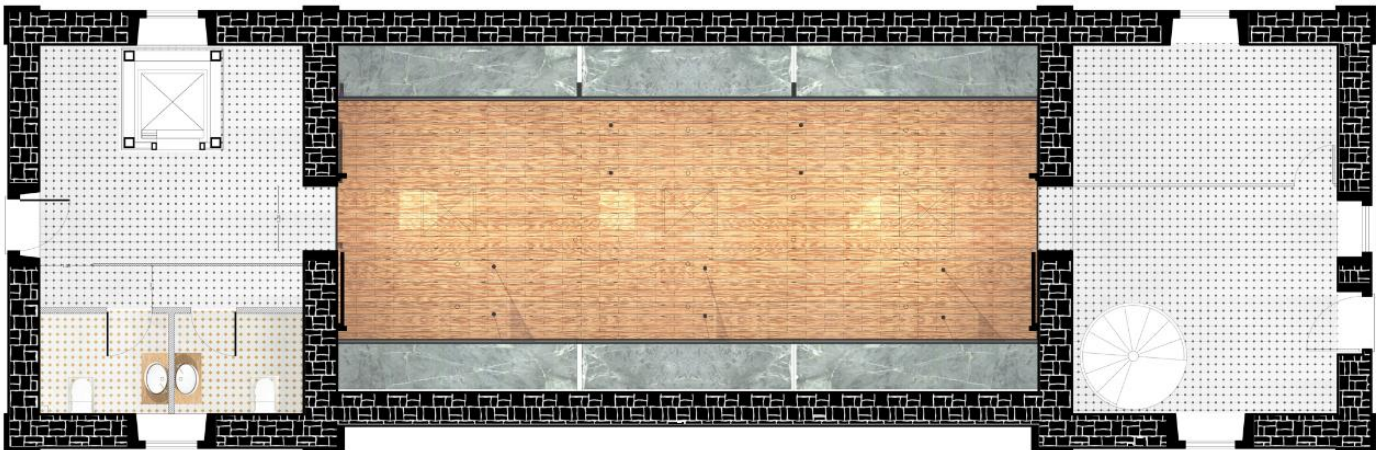




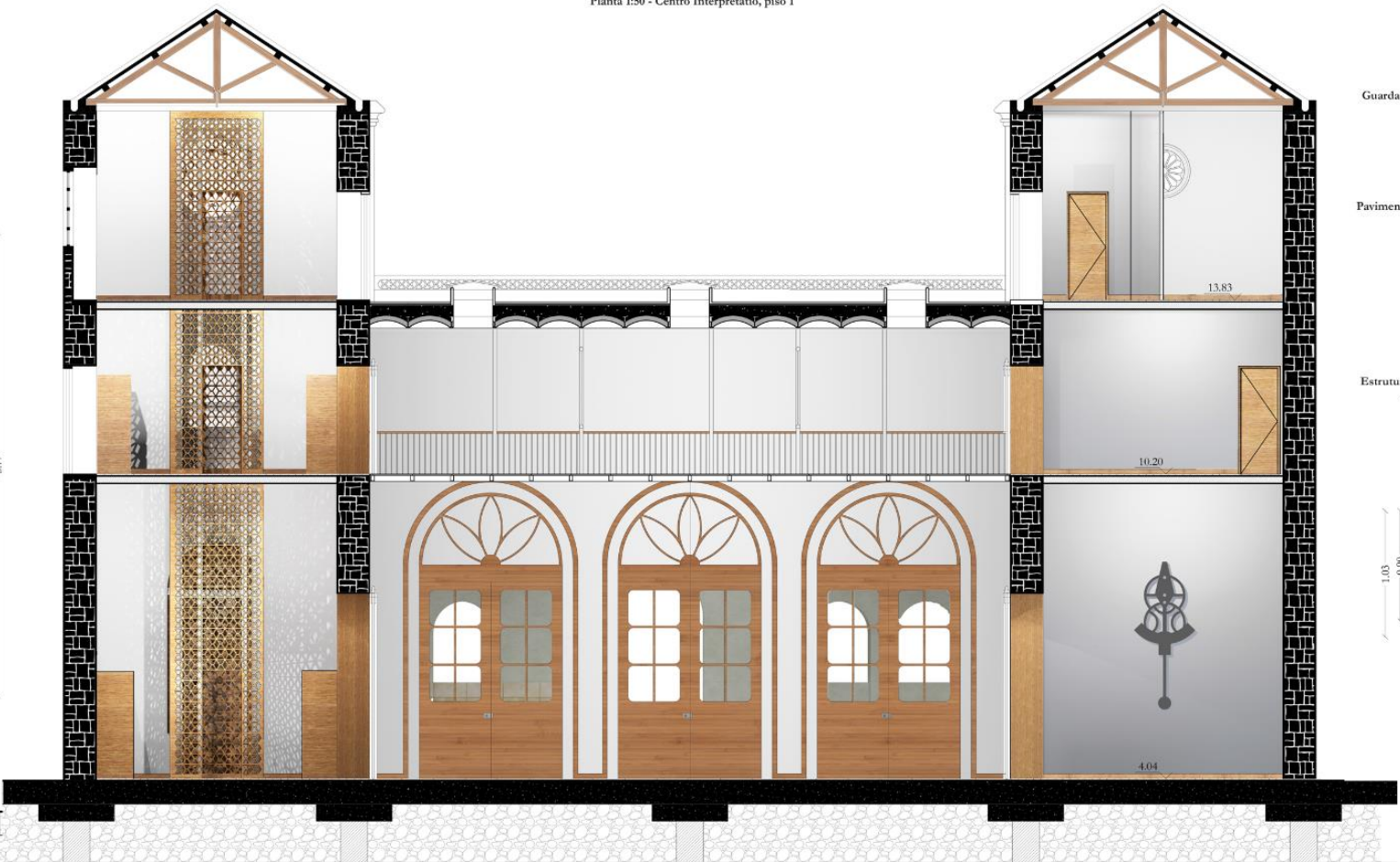
Atmosfera da primeira sala de exposições, sala sobre a importância do rio nas ligações fluviais com o sul do país, na influência que teve no desenvolvimento do território ao longo tempo.



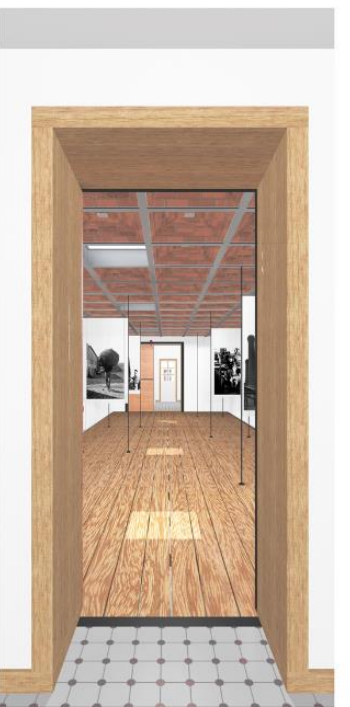
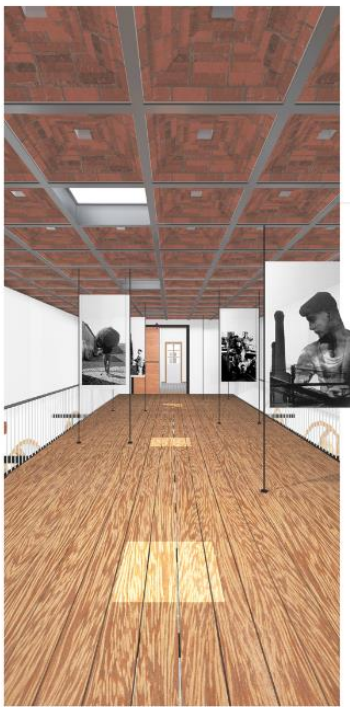
Planta 1:50 - Centro interpretativo, piso 0



Planta 1:50 - Centro Interpretativo, piso 1



Corte 1 - P' 1:50 - Centro Interpretativo



Atmosfera da segunda sala de exposições, sala sobre o caminho-de-ferro. O percurso desenvolve-se sobre um piso suspenso na primeira sala. Esta estrutura apoia-se nas paredes das torres principais e sobre dois pontos nas fachadas, permitindo um recuo do piso.

